

TELEFERICHE DELL'11^a ARMATA AUSTRO-UNGARICA

DALL'ADIGE AL BRENTA
(1915-1918)

LUIGI LONGHI
ANTONIO ZANDONATI



TELEFERICHE DELL'11^a ARMATA AUSTRO-UNGARICA DALL'ADIGE AL BRENTA (1915-1918)

LUIGI LONGHI
ANTONIO ZANDONATI

Alla realizzazione di questo libro hanno contribuito in vario modo numerose persone amiche ed enti, che vogliamo ringraziare, scusandoci per eventuali dimenticanze: Giuseppe Amadori, Tiziano Bertè, Valter e Luca Borgo, Nicola Fontana, Roberto Forrer, Piergiorgio Gerola, Volker Jeschkeit, Fernando Larcher, Alfredo Penner, Dino e Saverio Prezzi, Paolo Rech, Caterina Tomasi, Arnaldo Tonelli, Luigi Valduga, Biblioteca comunale di Folgaria, Fondazione Museo storico del Trentino, Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio (ISCAG), Municipio di Terragnolo, Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni, Museo della cartolina di Isera, Museo Storico Italiano della Guerra. Infine un ringraziamento particolare a Gian Carlo Pogliacomì per avere autorizzato la riproduzione delle ortofoto della ditta Immagini Terraitaly™ - © Blom CGR S.p.A. - Parma www.terraitaly.it.

Progetto grafico
Designfabrik

Impaginazione
Elisa Vinciguerra

Stampa
Edizioni Osiride, Rovereto



Prefazione



Osserviamo la fotografia: rappresenta, lo si vede bene, un gruppo di soldati vestiti della divisa del regio e imperiale esercito austro-ungarico; la data non è precisabile, ma sarà ovviamente compresa tra il 1915 e il 1918. I soldati sono trentini, dell'altopiano di Lavarone, e il primo a sinistra, quello seduto con baffi e barbetta, si chiamava Mario Longhi, degli altri nulla sappiamo. Era nato nel 1893, e già all'età di quattordici anni la guerra aveva cominciato a coinvolgerlo: aveva infatti partecipato insieme con il padre alla costruzione del forte Belvedere, Gschwent per gli austriaci, lavori che in quell'epoca risultavano generalmente graditi, costituendo, in tempi di miseria diffusa, una fonte di guadagno che si prolungava per diversi anni. Poi la guerra lo prese veramente, nel 1915, quando fu arruolato nell'esercito e comandato prima a malga Laghetto, poi a Millegrobbe: a un passo da casa, insomma. Fu poi impiegato, forse per l'esperienza acquisita nei lavori del forte, nella costruzione della teleferica pesante n. 3, quella che da Caldonazzo saliva a Monte Rovere; partecipò quindi alla costruzione di un'altra importante opera militare, e cioè il grande acquedotto che dalla val Renzola portava l'acqua al Cuvolin, nei pressi dell'Ortigara, passando per Bocchetta Portule e per Campo Gallina, dov'erano le retrovie della 6ª divisione di fanteria austriaca. Gli ultimi due anni di guerra li trascorse proprio al Cuvolin, adibito con la sua squadra, quella rappresentata nella fotografia, alla



manutenzione delle varie teleferiche di guerra degli altipiani. Lavoro duro e di straordinaria importanza, senza le teleferiche su in montagna, d'inverno, non si sarebbe sopravvissuti; possiamo però dire che per la durata della guerra la fortuna fu benevola con lui, risparmiandogli i pericoli e le durezza della prima linea. Fu assai meno benevola dopo la guerra, alla quale Mario Longhi sopravvisse infatti soltanto quattro anni.

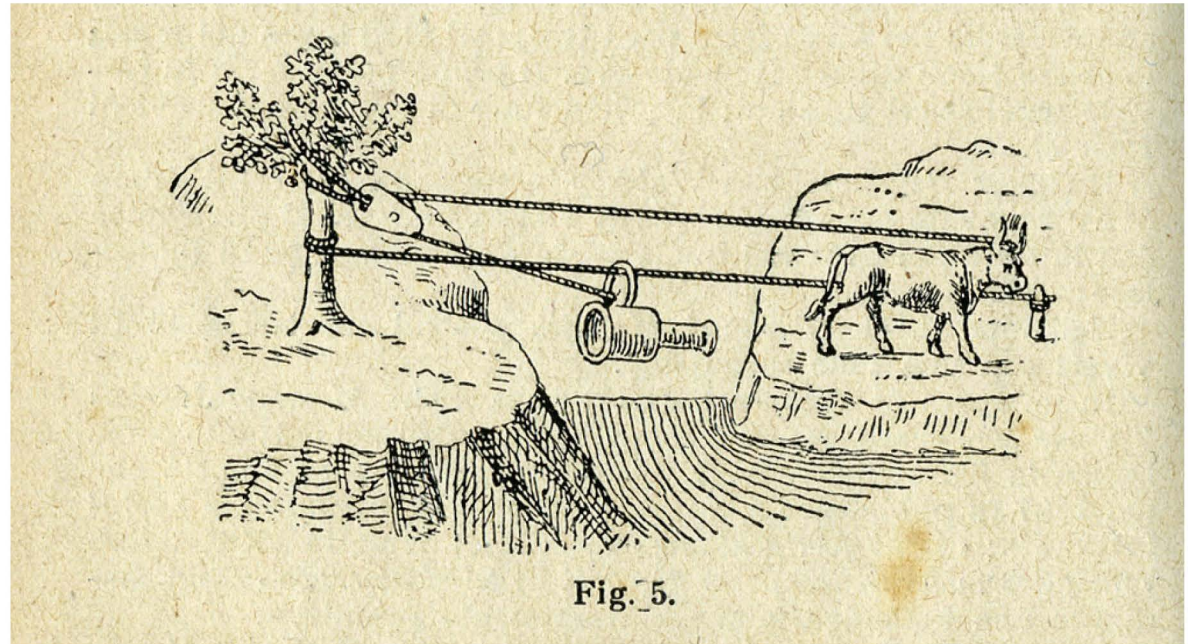
Rimase la sua avventura di guerra, l'unica della sua breve vita, tramandata dai parenti, i quali avevano anch'essi le loro storie, le loro traversie da raccontare ai più giovani. Uno di questi si chiama Luigi Longhi, anch'egli di Lavarone, che, da ventenne, alla compagnia dei coetanei spesso preferiva quella dei vecchi, coi quali giocava a carte all'Albergo Antico, e parlava del passato, della guerra che loro avevano visto. E anche in famiglia, naturalmente, se ne parlava: la madre Letizia gli raccontava dell'internamento a Braunau; il padre Giusto Marcello, anch'egli internato, di come in Austria gli avessero insegnato, a soli quindici anni, a guidare le trattrici, a maneggiare frese, torni e apparecchiature elettriche: il ragazzo, evidentemente, era pronto e ricettivo. L'incaricarono anche, sapendo l'italiano, di gestire i rapporti coi prigionieri italiani adibiti a varie attività lavorative. Tutte conoscenze che negli anni seguenti gli vennero utili, permettendogli di trovare occupazione negli stabilimenti Caproni, che costruivano i noti aeroplani militari impiegati dall'Italia durante la Seconda guerra mondiale. Il giovane Longhi ascoltava infine anche il nonno, si chiamava Davide, proprietario di pascoli e boschi, che accompagnava il nipote mostrandogli e spiegandogli le vestigia della passata guerra, in particolare i resti di quelle teleferiche cui aveva lavorato Mario.

Il giovane Longhi oggi, ovviamente, non è più giovane, almeno d'età, e da quando ha smesso la vita lavorativa ha sempre inseguito il progetto di conservare, in qualche modo, la memoria di quei lavori e di quelle opere a cui aveva partecipato il più sfortunato dei suoi parenti, Mario. Ha cominciato così a procurarsi le carte dell'epoca, a studiare il percorso delle teleferiche, a girare per i monti per vedere quanto è rimasto di quei manufatti antichi, per segnarne l'esatta posizione e fotografarli: talvolta senza trovare nulla, talvolta resti ancora poderosi di stazioni e plinti. E lo stesso ha fatto per gli acquedotti.

L'impresa s'è rivelata a un certo punto troppo faticosa e ardua per un'unica persona, troppo vasto il campo d'indagine previsto, dall'Adige al Brenta. Longhi ne parlò allora con l'amico Augusto Sartorelli, il quale, come presidente dell'Associazione Amici degli Altipiani e socio del Museo della Guerra di Rovereto, decise di appoggiare l'impresa. Appoggio che si è tradotto nell'avere proposto alla dirigenza del Museo la pubblicazione del lavoro, una volta terminato, e nell'avere procurato a Longhi un collaboratore, Antonio Zandonati, anch'egli da sempre interessato alle vicende della Grande Guerra e socio del Museo. Si decise allora di dividersi i compiti: Zandonati si sarebbe occupato delle teleferiche del territorio trentino comprese tra l'Adige e il passo Vezzena (parte prima), Longhi avrebbe continuato, aiutato anche da altri amici, le ricerche sulle teleferiche austriache dell'altopiano di Asiago (parte seconda).

La scelta di porre le teleferiche austriache al centro della ricerca è dovuta, come si sarà compreso, alle ragioni familiari che sopra abbiamo esposto. Non sfugge però ai due "teleferisti" che l'opera richiederebbe, dal punto di vista storico, di essere completata con analoga indagine riguardante gli impianti a fune costruiti dagli italiani negli stessi settori del fronte: l'auspicio è perciò quello di continuare in questa direzione le future ricerche.

Cenni storici e tecnici



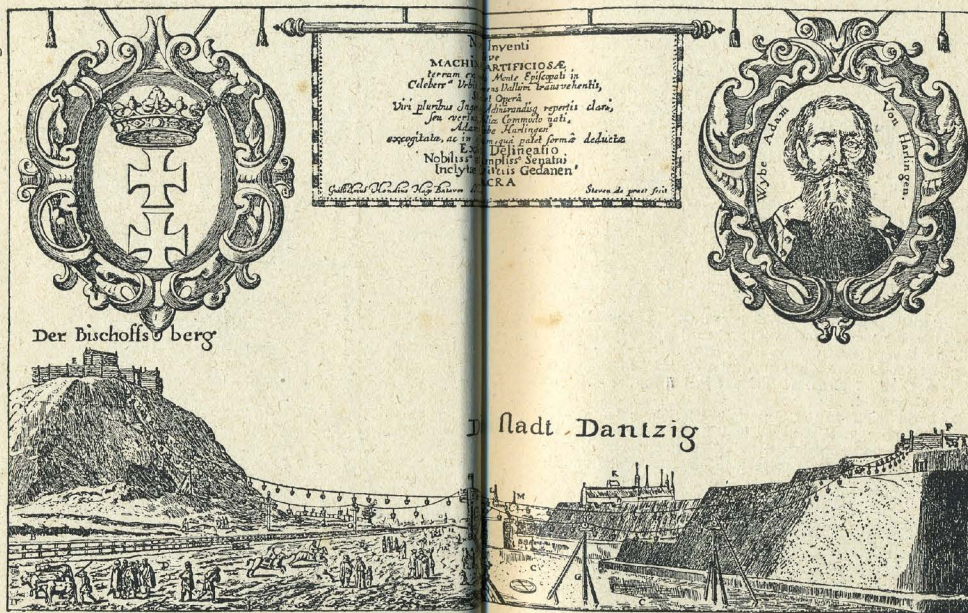
Uno dei primi rudimentali esempi di teleferica (da G. Cappelloni, *Teleferiche: funicolari aeree e altri trasporti meccanici*, Hoepli, Milano 1925, pag. 20)

Ancora una volta la Cina: perché sembra proprio che, come molte altre invenzioni, lì sia nata, in un'epoca indefinibile, l'idea di appendere carichi a funi di natura varia per superare fiumi o altri ostacoli naturali. Naturalmente l'ipotesi non è verificabile, per arrivare a qualche testimonianza attendibile circa l'uso di primitive teleferiche bisogna attendere l'epoca rinascimentale, esattamente il 1411, quando a un certo Giovanni Hartlieb venne l'idea di una fune senza fine adibita al trasporto di viveri; oppure il 1430, quando venne effettuato un trasporto di bombarde appese a funi sfruttando la forza motrice d'un bove; oppure la fine del XVI secolo, quando Buonaiuto Lorini in un suo trattato sull'arte fortificatoria avverte che per trasportare carichi di terra, oltre ai consueti carriaggi, si può anche ricorrere ad aeree funicolari. Le quali ultime potevano all'occorrenza essere adibite anche al trasporto di uomini, come si evince da un trattato di tal Fausto Verantius del 1617. Potremmo citare varie altre stranezze, preferiamo però concludere questo brevissimo excursus archeologico riproducendo un'interessante illustrazione raffigurante la città di Danzica nel 1644: a sinistra il *Bischoffsberg* (il monte del vescovo), a

destra la città, tra l'uno e l'altra una teleferica. Il cartiglio avverte che si tratta di una *machina artificiosa* per trasportare terra di scavo nel *vallum* (terrapieno) antistante la città, e che il merito dell'invenzione va all'ingegnere Wybe Adam von Harlingen, il cui ritratto si può mirare nel medaglione sulla destra.

Operiamo ora un salto cronologico portandoci al diciannovesimo secolo, per indagare quali fossero i sistemi di teleferiche allora generalmente in auge in Europa e come essi si evolvessero nell'epoca a cavallo della Grande Guerra. Queste brevi note iniziali non hanno alcuna finalità o pretesa scientifica, sicché trascureremo gli aspetti più tecnici, cercando semplicemente di informare sui principi generali cui s'ispiravano le varie soluzioni adottate.

Premettiamo, per chi fosse totalmente digiuno di questa materia, che una teleferica presenta alcune parti o caratteristiche per così dire obbligate; va innanzitutto detto che, servendo essa a trasportare materiali o persone da un punto a un altro, vi saranno necessariamente una stazione di partenza e una d'arrivo. Trattandosi di trasporto aereo, al fine di superare dislivelli senza dipendere



Ritratto dell'ingegnere W. Adam von Harlingen
(da G. Cappelloni, cit., pag. 23)

Nella pagina accanto: esempio di stazione,
vagoncino e tralici relativi a teleferica di tipo
campale

dalle asperità o dagli ostacoli del terreno, si dovranno prevedere dei tralici di legno o metallo ai quali agganciare una o più funi metalliche, a cui saranno a loro volta appesi, mediante ganci di varia natura, vagoncini o altri contenitori di materiale. Un esempio elementare di tale struttura è costituito dalle teleferiche che molti avranno visto in montagna, usate dai boscaioli per mandare a valle la legna tagliata: cavalletti di legno a cui collegare una grossa fune metallica, una ruota a gola e un gancio a cui sospendere il carico, che per forza di gravità scende dall'alto in basso. Diverso è il caso in cui si voglia trasportare dal basso in alto del materiale: si renderà necessaria una forza motrice costituita nella forma più semplice da manovelle azionate a mano, ma più frequentemente da motori a scoppio o elettrici. Si parlava prima di una o più funi: alcuni sistemi prevedevano infatti che la fune a cui appendere i carichi (detta *portante*) fosse anche quella a cui era impresso il movimento, più frequentemente invece ai vagoncini contenenti i carichi il movimento era trasmesso da un'altra fune (detta *motrice*).

Orbene, nel 1868 l'inglese Carlo Hodgson brevettò un sistema detto *inglese*: esso prevedeva un'unica fune,

dunque portante e motrice nel contempo, che presentava a intervalli dei ganci, per appendervi il carico, di natura tale che all'arrivo il carico si sganciava senza che la fune cessasse di girare.

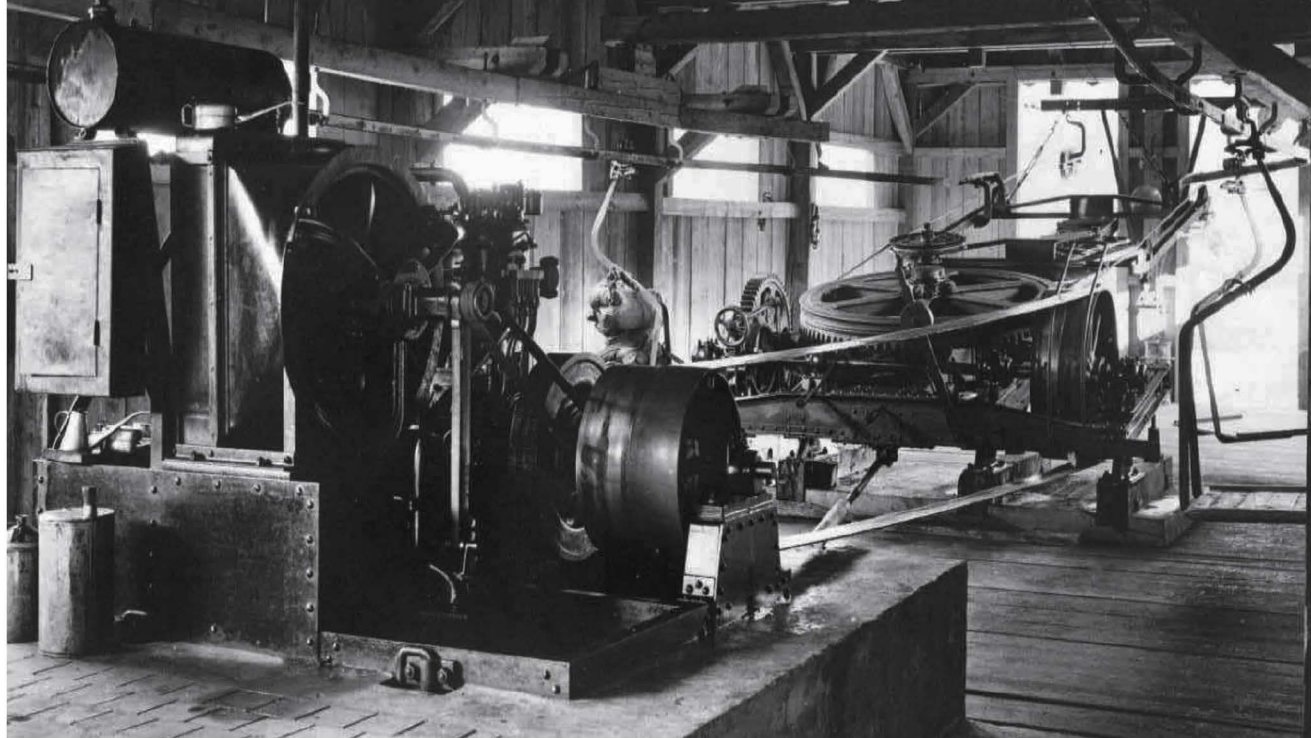
Tale sistema venne studiato e perfezionato negli anni seguenti in Germania ad opera di vari ingegneri, e ne nacque nel 1873 un brevetto che portò il nome di Bleichert: era il sistema *tedesco*, detto anche *a tre funi*, che prevedeva che a una fune traente e avente movimento continuo, venissero collegati i vagoncini che scorrevano carichi su una fune portante in un senso, scarichi su un'altra portante nell'altro senso. Si spiega così il ruolo delle tre funi. La distanza tra le due funi portanti (ovvero lo scaricamento) era generalmente compresa tra 1,5 e 2,5 m, o anche più, esse erano ancorate nella stazione superiore, collegate in quella inferiore a contrappesi che ne consentivano la tensione e l'elasticità; la traente prendeva il suo movimento da una puleggia collegata al motore in una stazione, nell'altra stazione essa scorreva su una semplice puleggia di rimando assicurata a un contrappeso che ne garantiva la tensione. Il movimento poteva essere continuo, come sopra descritto, oppure alternativo, detto



anche *va e vieni*: ovvero i vagoncini partivano carichi da una stazione, arrivati a destinazione venivano scaricati e ritornavano al punto di partenza sulla stessa fune portante. Accadeva così che quando da un lato della linea viaggiavano i vagoncini carichi dall'altra viaggiavano quelli scarichi, e viceversa. Era un sistema che consentiva generalmente due unici vagoncini, adatto quindi a trasporti modesti e a brevi distanze.

Abbiamo dunque parlato di vagoncini e di funi; queste ultime erano d'acciaio, e formate da vari trefoli, uno centrale e gli altri avvolti a spirale; i trefoli a loro volta erano ugualmente costituiti da un filo centrale e da altri avvolti attorno ad esso a spirale. Il diametro delle funi era ovviamente proporzionato al carico da trasportare, andava dai 6-7 mm ai 150 mm, e la loro resistenza arrivava fino a 200 kg/mm²; la loro manutenzione prevedeva una continua lubrificazione e ingrassatura. I vagoncini constavano di tre parti: un carrello a due o più ruote, secondo il peso del carico, che consentiva di scorrere sulla fune portante, e al quale era collegato un dispositivo che consentiva l'attacco e il distacco automatico del vagoncino, senza dovere arrestare la linea. Al carrello mediante una sospensione veniva collegato il cassone che conteneva il materiale. Il tutto nella stazione di carico veniva spinto a mano, per mezzo di binari, sulla fune portante per mezzo di aghi di raccordo.

Si immagini ora una teleferica il cui percorso, dalla stazione di partenza a quella d'arrivo, non sia una linea retta, dovendo evitare ostacoli, seguire l'andamento di una valle, o altro: saranno necessarie in questo caso delle stazioni intermedie, dette di deviazione o di angolo, nelle quali il raccordo tra la fune portante di una tratta e quella dell'altra era assicurato da binari. Il passaggio avveniva generalmente a mano, ma poteva anche essere automatico. Tali stazioni potevano essere motrici o no; nel primo caso era possibile mettere in movimento i due



Interno di stazione, in primo piano il motore (da *Die Seilbahn Cattaro-Cetinje Skurda-Seilbahn Cattaro-Krstac I.*, Sonderdruck, Berlino 2007, pag. 72)

tratti di linea che convergevano alla stazione contemporaneamente o indipendentemente uno dall'altro, e di conseguenza la fune traente era divisa in due tronchi. Un'unica traente era invece prevista per le stazioni intermedie non motrici, e tutta la linea era così contemporaneamente in movimento; talora la traente poteva essere divisa in due tronchi, ma la seconda traente prendeva mediante pulegge il movimento dalla prima, sicché anche in questo caso tutta la linea era attiva nello stesso tempo.

Stazioni intermedie si rendevano inoltre necessarie dopo lunghi percorsi in linea retta, oltre i due chilometri, per consentire sempre la necessaria tensione delle funi portanti; la traente non veniva interrotta, le portanti, come già detto, erano da una parte ancorate, dall'altra assicurate a contrappesi liberi. Stazioni di tale tipo erano dette di *tensione*.

Accenniamo ora a un problema non da poco nei terreni impervi, quali erano, generalmente, quelli di montagna, nei quali soprattutto le teleferiche rivelavano la loro insostituibile utilità: il montaggio delle funi. Queste arrivavano solitamente avvolte su bobine costituite da tamburi in legno: facile svolgere un po' alla volta le funi

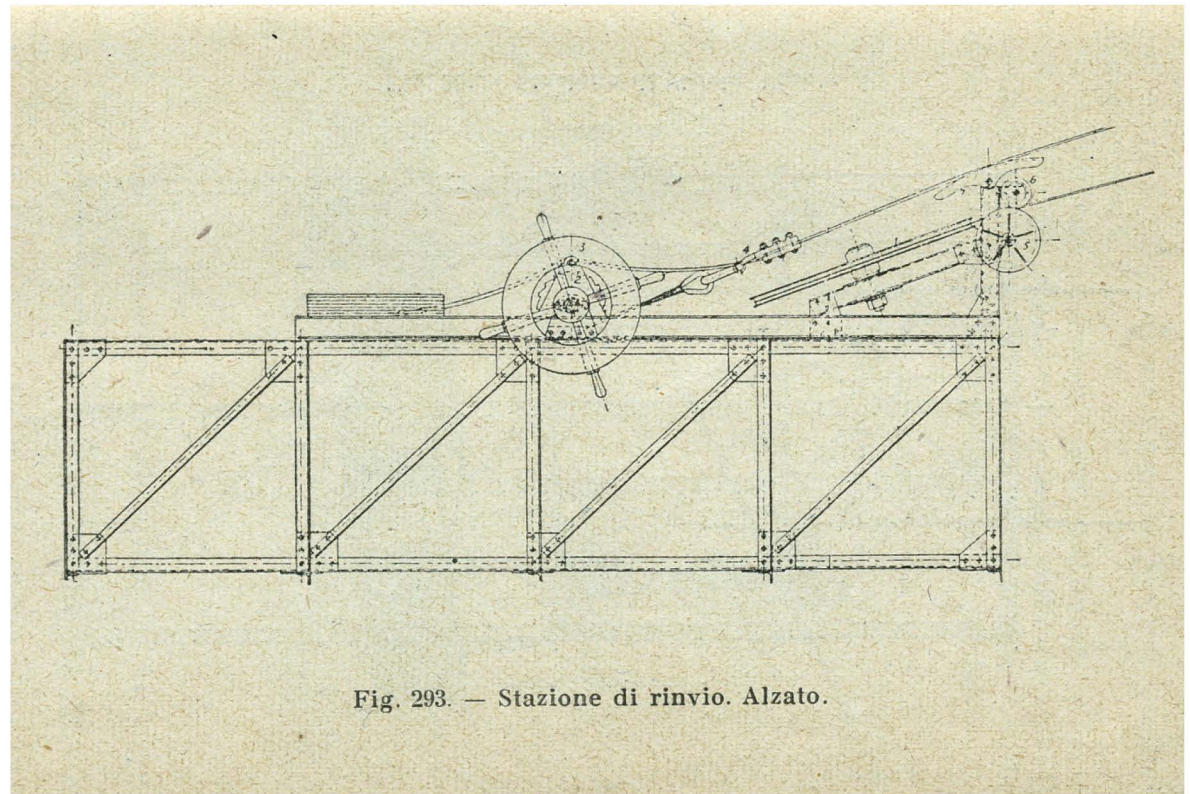
e fissarle sui piloni di sostegno su terreni pianeggianti, sgombri di ostacoli naturali, magari disponendo di strade o carrarecce; tutt'altra difficoltà effettuare la medesima operazione in montagna, su terreno impervio o boscoso, spesso dovendo superare balze, avvallamenti o altri ostacoli. Bisognava allora trasportare la fune in alto, prima quella traente poi quella portante in impianti che le prevedevano ambedue, sfruttando mulattiere e sentieri, usando slitte, animali da soma o uomini: il carico sopportabile per ognuno d'essi era calcolato tra i 20 e i 30 kg. Si doveva quindi preparare un tracciato liberandolo da alberi, cercando di utilizzare vie naturalmente adatte: ad esempio valloni, forre, gole attraverso le quali le funi potessero trovare una via facilitata. Il lavoro si presentava ovviamente più semplice nel caso di brevi impianti, talora con una sola fune, portante e traente nel contempo, di carattere spesso temporaneo, quali quelli cui sotto ora accenniamo.

Prendiamo dunque in esame un tipo di teleferica adatto a rapidi impieghi, su percorsi relativamente brevi e con carichi limitati, ad esempio per rifornimento di viveri, di munizionamento, di equipaggiamenti leggeri:

erano le teleferiche smontabili e trasportabili, di grande utilità nell'impiego bellico soprattutto in ambiente montano. Un primo tipo era basato sul sistema a *va e vieni*; era adatto a pendenze fino al 100%, la sua lunghezza normale era di circa 1.000 m, la fune traente aveva un diametro di 9 mm e la portante di 18 mm. I cavalletti erano costituiti da 2 montanti a tubo collegati da un traliccio di tubi orizzontali e diagonali, e il tutto poteva arrivare fino a 10 m di altezza. I tubi si infilavano rapidamente l'uno nell'altro mediante un manicotto fissato

a uno di essi, e la stabilità della struttura così ottenuta era assicurata da tiranti fissati a picchetti nel terreno; i tubi montanti a loro volta si piantavano nel terreno con puntali, nella parte inferiore, lunghi 250 mm. La stazione motrice era sistemata generalmente in alto, costituita da un motore a benzina da 14-18 HP con le necessarie pulegge e ingranaggi, il tutto inserito in un'intelaiatura in ferro a forma di gabbia fissata al terreno con picchetti ed eventualmente appesantita con pietre, sì da formare il necessario contrappeso per le funi portanti.

Schema di stazione di rinvio (da G. Cappelloni, cit., pag. 339)



TIPO DI TELEFERICA	Numero degli impianti eseguiti	Lunghezze		Pendenza media	Tonnell. orario		Potenza HP.	
		Totali km.	Medie m.		Totale Tonn.	Medio Cg.		
Impianti dell'Armata Italiana								
Teleferiche fisse.	50	150	3000	25 %	500	10000	2000	
Teleferiche smontabili	Va e vieni. . .	900	1350	1500	30 %	1800	2000	17000
	Continue . .	120	250	2100	20 %	1000	8000	4200
	Semi-continue	100	100	1000	(?)	200	2000	1500
Telefori	1000	450	450	40 %	300	300	—	
Totali	2170	2300	—	—	3800	—	24700	
Impianti dell'Armata Austriaca								
Teleferiche fisse	Va e vieni. . .	145	260	1800	25 %	300	2000	3000
	Continue . .	65	165	2500	15 %	650	10000	3000
Telefer. smontabili continue	150	300	2000	12.5 %	1200	8000	5800	
Telefori	50	25	500	40 %	25	500	—	
Totali	410	750	—	—	2175	—	11800	

Dati relativi alla costruzione delle teleferiche durante la Grande Guerra (da G. Cappelloni, cit., pag. 334)

Nella pagina accanto: ingranaggi e pulegge all'interno di una stazione (da *Die Seilbahn Cattaro-Cetinje Skurda-Seilbahn Cattaro-Krstac I.*, cit., pag. 59)

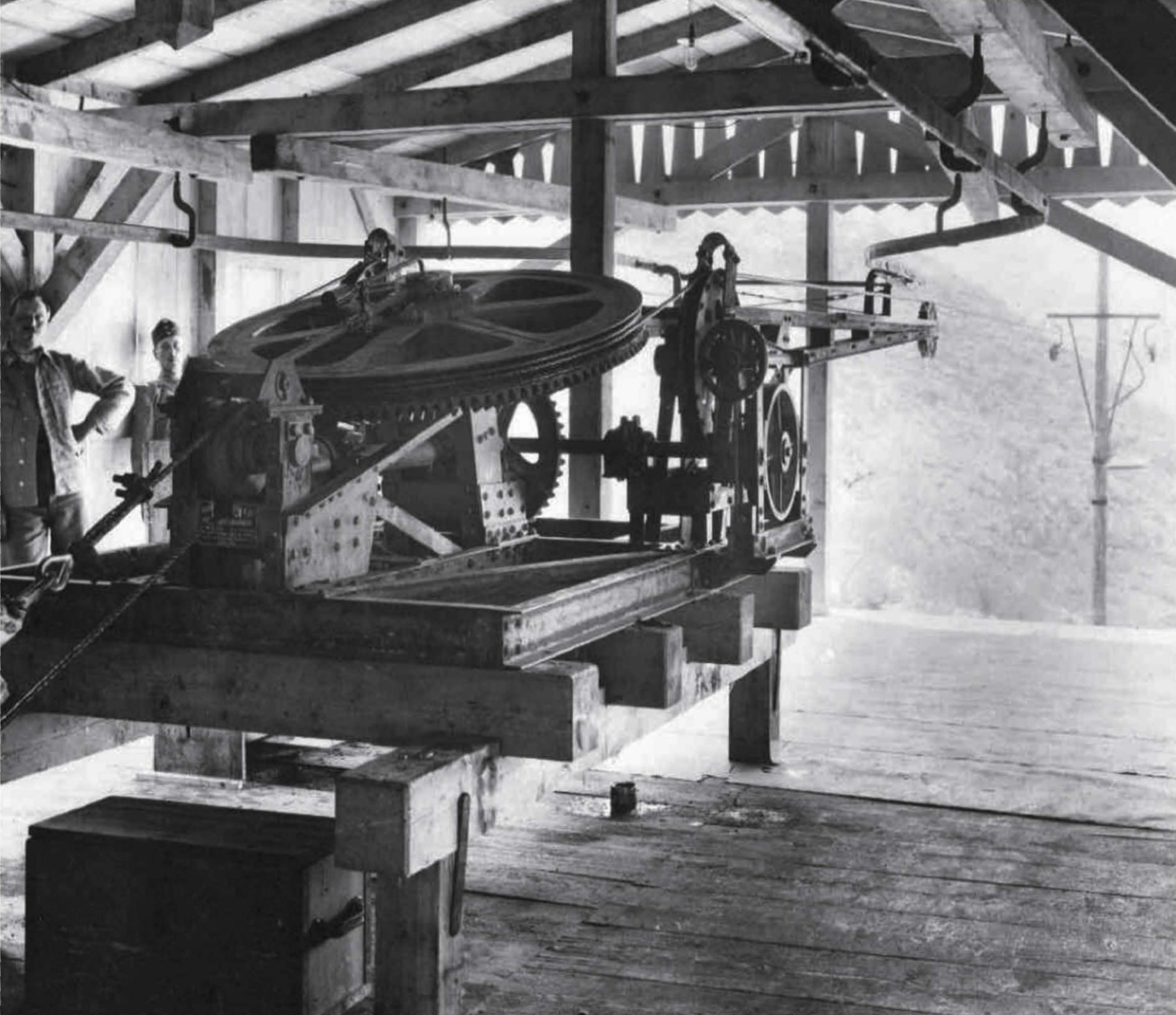
La stazione di rinvio, generalmente a valle, era parimenti costituita da un'intelaiatura di ferro munita dei necessari meccanismi. La velocità, con movimento a motore, era di 1m/sec, ma in caso di necessità poteva essere azionata anche a mano mediante manovelle, e allora la velocità si dimezzava; i vagoncini in dotazione erano generalmente due, con portata di circa 2-300 kg. Tutta la struttura e le dotazioni pesavano circa 10 t, trasportabili con 3-4 autocarri; era montabile in 75-100 ore da 20-25 uomini, smontabile in metà tempo.

Un altro tipo di teleferica smontabile prevedeva, anziché un solo vagoncino su ogni ramo, parecchi vagoncini a uguale distanza l'un dall'altro, con movimento della fune traente sempre nello stesso senso anziché alternato: quando arrivava un vagoncino bisognava fermare, scaricare e portarlo sull'altro ramo della linea. Il tutto era calcolato in modo tale che quando arrivava un vagoncino carico a una stazione, ne arriva contemporaneamente un altro vuoto all'altra stazione. La lunghezza utile arrivava a due chilometri, la pendenza superabile fino all'80%; la portata media 40 q/h; il diametro della fune portante era di 20 mm, quello della traente 121 mm; ogni vagoncino

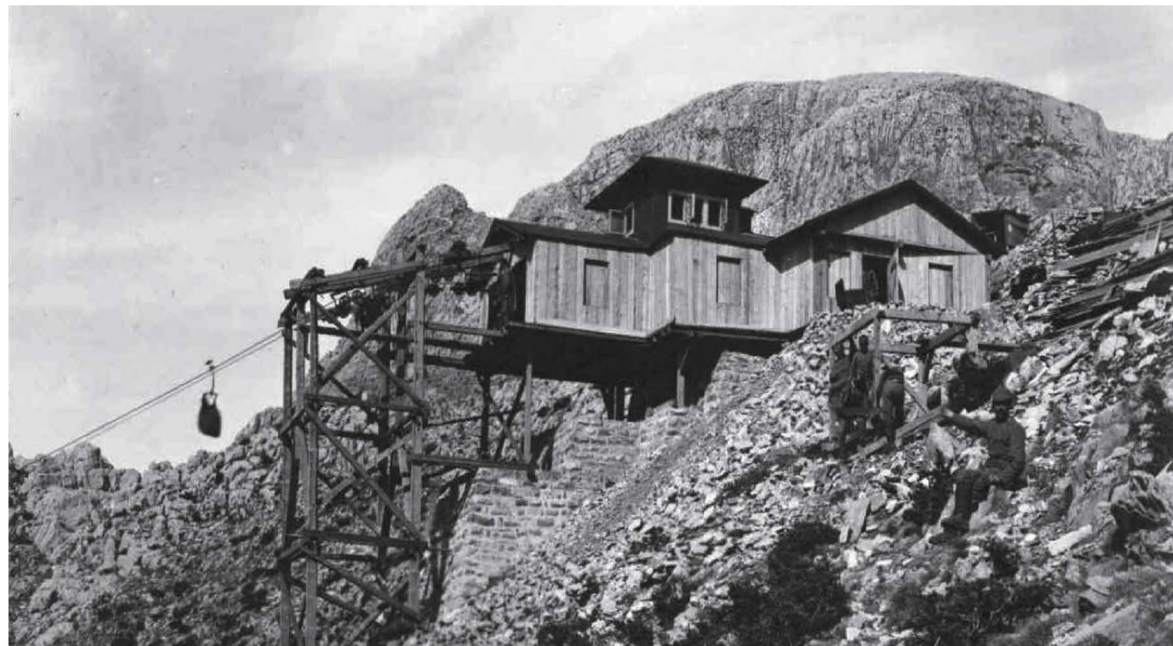
portava 300 kg di carico; il peso complessivo della teleferica era di 210 q.

Accenniamo infine ai cosiddetti *telefori*, piccole teleferiche costruite talora con materiali precostituiti, come montanti costituiti da tubi in ferro telescopici, pulegge, ecc., talora invece reperiti sul posto (tronchi, legname). Servivano a rifornire posti avanzati, erano di svariata lunghezza, e di portata variabile; la forza motrice era data da motori a scoppio ma più spesso, nelle situazioni più difficili, venivano azionati a mano.

Infine, poiché questa guida riguarda le teleferiche militari austriache, dedichiamo un cenno a uno dei più noti e geniali ingegneri dell'impero austro ungarico, Luis Zuegg, che durante il conflitto si adoperò grandemente nella costruzione di impianti a fune, ma che già prima della guerra aveva dimostrato la sua grande competenza collaborando alla progettazione di quella che si può considerare la prima moderna teleferica: essa era destinata al trasporto di persone, venne progettata nel 1912, e collegava, nei pressi di Merano, Lana d'Adige con S. Vigilio. Particolare curioso: la costruzione dell'impianto fu affidata alla ditta italiana Cerretti e Tanfani.



Il servizio delle teleferiche nell'esercito austro-ungarico



Una stazione di teleferica in montagna e in ambiente ostile (da *Die Seilbahn Cattaro-Cetinje Skurda-Seilbahn Cattaro-Krstac I.*, cit., pag. 21)

Gli impieghi e l'utilità del trasporto di merci mediante fune, l'abbiamo visto nel precedente capitolo, erano ben noti da secoli, e nel diciannovesimo secolo il progresso consentì la costruzione di funi metalliche sempre più resistenti: di qui la giustificata convinzione che anche nel campo militare questa tecnologia potesse trovare un'utile applicazione¹. Lo studio forse più approfondito in proposito, prima della Grande Guerra, fu quello del capitano Victor Tilschkert, un documentato saggio dal titolo *Il rifornimento dei viveri durante la guerra e le funicolari* (*Der Verpflegsnachschub im Kriege und die Drahtseilbahn*) datato 1885: *Seil* è il termine tedesco che indica, appunto, la fune e che troviamo continuamente ripetuto in scritti di tal genere, quasi sempre in unione ad altri termini a formare parole composte: la più frequente tra

esse è *Seilbahn*, termine generico che indica il trasporto mediante fune, insomma la teleferica.

La necessità di strade, di carriaggi, di animali da tiro e da soma, il loro sostentamento, i tempi lunghi... tutto ciò veniva eliminato, quantomeno ridimensionato, attraverso l'utilizzo del trasporto via fune; il capitano Tilschkert aveva calcolato, con teutonica precisione, che dovendo il cavallo, oltre che vettovagliamenti per le truppe, trasportare anche il necessario per il proprio sostentamento, la sua utilità veniva a mancare dopo sei giornate di marcia. Ricordiamo per inciso che l'esercito austriaco preferiva servirsi come animali da trasporto e da soma dei cavalli, a differenza di quello italiano che puntava invece principalmente sui muli. L'utilizzo di mezzi meccanici, negli anni seguenti sempre più diffuso, eliminò in parte gli aspetti negativi del trasporto di vettovaglie mediante animali: ovviamente l'autocarro richiedeva rotabili su cui transitare, non sempre esistenti né sempre facilmente tracciabili e nemmeno sempre percorribili soprattutto d'inverno. Si tenga inoltre presente che l'esercito austro-ungarico non poté mai disporre durante la Grande Guerra della grande abbondanza di automezzi di cui invece godette quello ita-

1. Per una sintetica ed efficace trattazione dell'argomento, utile anche per la bibliografia citata che noi stessi abbiamo utilizzato, cfr. anche Joh. Christoph Allmayer-Beck, *Gli impianti funiviari austriaci sul fronte trentino e loro vie di accesso con particolare riguardo al settore "Adige-Valsugana"* in *La prima guerra mondiale e il Trentino. Convegno internazionale promosso dal Comprensorio della Vallagarina: Rovereto, 25-29 giugno 1978, "Atti"* a cura di Sergio Benvenuti, Ed. Comprensorio della Vallagarina, Rovereto 1980, pp. 405-411



Militari impegnati nella costruzione di tralicci per teleferica

liano, sicché, soprattutto in montagna, l'utilizzo di mezzi a fune si rivelò insostituibile.

Le teorie del capitano Tilschert non incontrarono un'accoglienza commisurata con l'utilità che poi, durante la guerra, le teleferiche dimostrarono. A sfavore del trasporto a fune pareva deporre, ad esempio, la difficoltà di adeguare la costruzione di teleferiche e il loro prolungamento ai tempi rapidi di un'offensiva, per la quale sembrava più idoneo l'utilizzo delle rotabili e della strada ferrata. Sicché si giunse al fatale 1914 senza che l'esercito austriaco disponesse di mezzi adeguati alla costruzione di teleferiche e di truppe specializzate nella loro costruzione, tant'è che per le prime necessità si fece ricorso a materiali di provenienza germanica, affidati per il loro utilizzo al Genio Ferrovieri (*Eisenbahntruppen*). In seguito, soprattutto quando cominciarono le ostilità con l'Italia, l'utilizzo delle teleferiche assunse un ritmo crescente, e ben presto si rivelò la loro insostituibilità, specialmente in ambiente montano.

Il trasporto di svariatisimi tipi di materiali, ma anche di persone (feriti, ad esempio), mediante funicolari fu a conti fatti il mezzo che più di ogni altro permise alle trup-

pe di trascorrere tre inverni in alta montagna. Per comprendere appieno questa affermazione, si consideri qual era, secondo i calcoli, il fabbisogno giornaliero di una brigata alpina, in ambiente, dunque, disagiato: 200 t tutto compreso (armi, equipaggiamenti, viveri, munizioni...). È stato anche calcolato qual era il peso di ogni singolo trasporto: si andava generalmente da un minimo di 50 kg (fieno) a un massimo di 113 kg. Si comprenderanno a questo punto le difficoltà di trasferire giornalmente tali carichi ai reparti in linea, qualora non si fosse disposto delle teleferiche. Un po' alla volta si creò tutto un sistema di trasporti via fune che, partendo dalle stazioni ferroviarie, e di lì ai depositi avanzati, smistavano i carichi fin nelle prime linee, similmente alle arterie del corpo umano o a un sistema di strade con diramazioni, bivi, incroci: all'inizio teleferiche pesanti, poi via via più leggere, anche azionate a mano, per raggiungere singole compagnie, singoli distaccamenti, singoli avamposti.

Lo sviluppo della teleferica come mezzo privilegiato per il trasporto di rifornimenti fu graduale, come sopra è stato detto, tanto che prima dell'inizio della guerra erano in servizio, lungo quello che sarebbe poi diventato il fronte italiano, soltanto tre impianti, dei quali quello che congiungeva Caldonazzo a monte Rovere era l'unico con finalità militari: esso venne infatti costruito per favorire e accelerare i lavori di costruzione del forte Belvedere (*Werk Gschwent*). Perché l'approntamento di una rete di teleferiche cominciasse a divenire organizzato, razionale, bisognò attendere la seconda metà del 1915, quando entrarono in azione quattro distaccamenti militari espressamente adibiti alla costruzione di teleferiche, e col trascorrere del tempo unità di tale genere andarono vie più aumentando in seno a ciascuna armata. Gli impianti erano all'inizio prevalentemente del tipo a *va e vieni* (con movimento a pendolo) di costruzione austriaca, più tardi entrarono in servizio anche funicolari tecnicamente più

evolute di provenienza tedesca. Fu l'offensiva austriaca del 1916 a imporre nuove esigenze, che si poterono soddisfare soltanto mediante la costruzione di teleferiche pesanti, per le quali grande merito ebbero le progettazioni dell'ing. Walter Konrad: risale a quell'epoca la costruzione della grande teleferica Mattarello-Vezzena, lunga 23 km. La progettazione e la costruzione di grandi impianti a fune era appena iniziata, che cominciò il terribile inverno del 1916, che mise a durissima prova l'efficienza delle funicolari fin allora costruite e che non permise sosta alcuna; la teleferica Mattarello-Vezzena riuscì ad assicurare un trasporto medio giornaliero di 500 tonnellate, e

proprio nel bel mezzo dell'inverno venne completata una linea di 2.640 m tra Larici e Portule, e altre nell'ambiente ancora più ostile dell'Adamello e del Caré Alto. Il grande inverno rivelò come le teleferiche fossero sostanzialmente insensibili ai più gravi fenomeni meteorologici, pur ovviamente richiedendo un costante gravosissimo impegno di manutenzione da parte del personale ad esse addetto.

Arriviamo così alla primavera del 1917: per quanto concerne l'11^a armata, il cui settore è quello che interessa questa ricerca, erano in funzione 125 teleferiche di vario tipo, che assicuravano un trasporto giornaliero di 1.200-1.400 tonnellate di rifornimenti; ad esse erano adibiti circa

Val Galmarara: in primo piano a sinistra il motore della teleferica, a destra ruote e pulegge (MGR 120/150)



130 ufficiali e 8.000 soldati, personale scelto tra quello non adatto, per motivi vari, al servizio in prima linea, ma senza il cui infaticabile impegno le truppe combattenti non avrebbero potuto giorno dopo giorno resistere nelle loro posizioni. Si tenga poi presente che proprio per la loro grande importanza strategica le stazioni di partenza e di arrivo delle teleferiche erano bersaglio privilegiato di attacchi dell'artiglieria e di incursioni aeree, sicché in alcuni casi esse vennero disposte in caverna o protette da strutture in cemento; talora ci si trovò anche nella necessità di modificare il percorso di una linea, quando questo risultava ormai perfettamente inquadrato dall'artiglieria nemica. Ovviamente non si poteva proteggere la linea tra una stazione e l'altra, la cui parte più vulnerabile all'offesa nemica si dimostrò essere la fune. Non è facile comprendere come una sottile corda d'acciaio potesse essere colpita, ma si deve tenere presente la grande tensione cui tale corda era sottoposta, tanto che bastava una piccola scheggia di granata o talvolta semplicemente lo spostamento d'aria conseguente allo scoppio di un proiettile per tranciarla. Altro motivo di guasti e incidenti, oltre alle offese nemiche, furono difetti di fabbricazione delle corde o l'usura dei materiali, che si manifestò in modo particolare quando cominciò ad aggravarsi la difficoltà di reperire funi o altre parti di ricambio: allora il rischio di guasti era messo in conto, e alcune linee vennero interdetto al trasporto di persone. Ad ogni modo, stando a quanto si può dedurre dalla lettura di relazioni, di richieste di materiali e sollecitazioni varie rivolte ai superiori comandi, sembra che fosse costante il divario negativo tra quanto necessario per un soddisfacente servizio e quanto effettivamente fornito; ci sembra peraltro che sia una costante degli eserciti in lotta, anche nelle guerre moderne, quella di non riuscire mai a ottenere pienamente quanto giudicato necessario al combattimento e alla vittoria.

Ciò nonostante il numero di persone trasportate mensilmente da tutte le teleferiche del fronte trentino fu sempre assai rilevante e particolarmente importante fu il ruolo delle funicolari nel trasporto di feriti. Ovviamente l'uso delle teleferiche per il trasporto di persone era sottoposto a una regolamentazione particolare, cui tutti, almeno in teoria, dovevano attenersi, anche gli ufficiali superiori: solo il personale addetto agli impianti poteva autorizzare persone a usufruire del trasporto e ad ogni modo, in mancanza di ordine superiore, ognuno viaggiava a suo rischio e pericolo; obbligatorio sedersi sul fondo dei vagoncini; vietato dondolarsi, effettuare fotografie, toccare ganci e dispositivi vari; armi, bastoni e altro andavano posati sul fondo; vietato sporgersi dall'orlo dei vagoncini.² Per i feriti si adottavano soluzioni particolari: vennero predisposti vagoncini in grado di accogliere la barella col soldato ferito, con una leggera copertura di telo da tenda; in certi casi erano anche disponibili vagoncini in grado di accogliere due barelle contemporaneamente.

Abbiamo prima accennato all'argomento della necessaria continua manutenzione degli impianti e quindi dell'indispensabile disponibilità di parti di ricambio. Per avere un'idea della consistenza di tali necessità, citiamo i dati contenuti in un dispaccio senza data, ma questo è di scarsa importanza, conservato nel Kriegsarchiv di Vienna³, nel quale si fanno presenti le esigenze di materiali per i 175 km di montacarichi a corda (*Seilaufzüge*), gli 85 km di teleferiche permanenti (*Seilbahnen*) e gli 80 km di impianti a mano (*Handaufzüge*) in esercizio o in costruzione: 75 tonnellate di corde portanti, 360 tonnellate di corde traenti, 240 tonnellate di parti di macchinari, 1 tonnellata di cinghie

2. Lakom, m.p. Major, der Chef der Seilbahnen der 11. Armee: *Vorschriften für den Personenverkehr auf Seilbahnen* (documento privo di ulteriori indicazioni, KAW)

3. Documento senza alcuna intestazione; a penna siglato con: NFA 11. Armee K. 856 (KAW)

Trasporto di soldati sul vagoncino di una teleferica

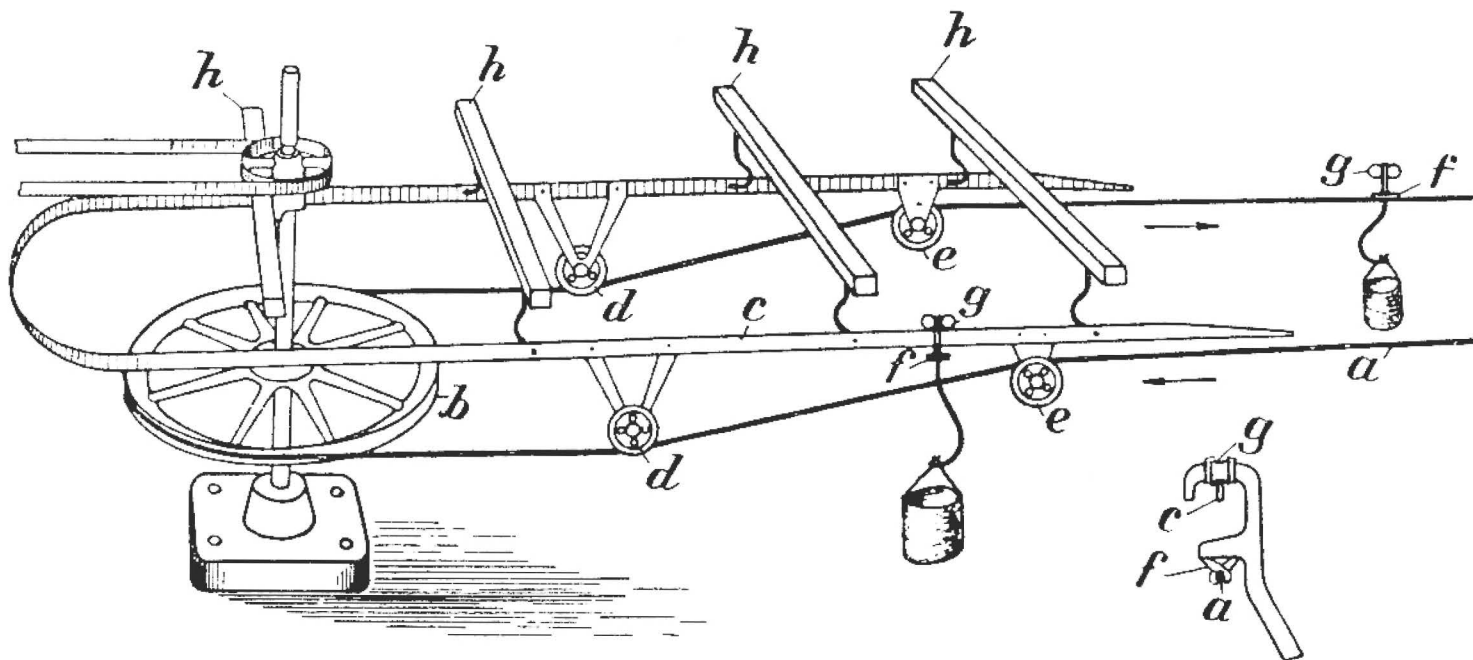


e pulegge. Si aggiunge poi nel citato documento che, in seguito alla crescente scarsità di mezzi meccanici, animali da soma e colonne di portatori addetti al rifornimento delle posizioni di montagna, sarebbero state inoltre necessarie, per l'approntamento di nuove costruzioni, ulteriori 1.130 tonnellate di funi portanti, 370 di funi traenti, 530 di parti di macchinari, 350 di motori a benzina e a olio, più altre numerose cose non relative alle teleferiche.

Da un altro documento⁴ attribuibile al 1.917 si evince come la burocrazia militare unita alla difficoltà di reperire pezzi di ricambio, soprattutto corde metalliche, mettesse a repentaglio il buon funzionamento delle teleferiche. Sicché, facendo di necessità virtù, grazie a una continua e attenta manutenzione, si era riusciti a far sì che la naturale durata delle funi, sottoposte notte e giorno a continua usura, che nell'agosto del 1916 era di tre mesi, fosse portata a 9-12 mesi. Ad ogni modo gli impianti non potevano essere azionati in continuazione, proprio per evitare eccessiva usura e danneggiamenti: in genere se

ne calcolava la portata su 20 ore. Tutti i mesi ogni comando di settore delle teleferiche (*Seilbahnrayonsleitung*) stilava un dettagliato rapporto sulla condizione delle corde degli impianti da esso dipendenti e faceva presenti le esigenze per i futuri due mesi. Accadeva però che talora venisse respinta l'autorizzazione a cambiare corde che avevano sofferto fino a 130 strappi e più per metro, cosa che veniva fortemente stigmatizzata. Si faceva poi presente la necessità di prevedere già nella stagione estiva le necessità di cordame e parti di ricambio per quella invernale, quando il trasporto e la consegna dei materiali diventava più difficile se non impossibile per le condizioni atmosferiche. Infatti le corde venivano avvolte in grandi tamburi di legno del peso complessivo di 1.500 kg, che necessitavano quindi per il trasporto di autocarri, i quali, almeno per un terzo dell'inverno, non potevano transitare per neve o slavine. Nel citato documento ci si soffermava infine sulla particolare importanza di due teleferiche pesanti, la Caldonazzo-monte Rovere e la Dazio-Verle, che nella cattiva stagione erano di vitale importanza per rifornire le truppe di quel settore e che dunque dovevano assolutamente disporre delle necessarie scorte: si face-

4. Bericht über die Seilwirtschaft (zu Q. Op. Nr. 941. Beilage...) [numero illeggibile] (KAW)



Schema di teleferica campale Bleichert (da Bleichert, *Bauart und Verwendung von leichten und schweren Feldseilbahnen nach dem System Bleichert*, Leipzig 1915, pag. 11)

va presente che rotture o strappi, cui nelle teleferiche campali si poteva ovviare in 24 ore, in quelle permanenti e pesanti potevano essere causa di danni richiedenti talora più settimane di lavoro.

Nel 1918, in previsione dell'ultima grande offensiva austriaca sugli altipiani e sul Piave, la già ampia rete di teleferiche, viepiù incrementata con la costruzione di altri impianti, riuscì ad assicurare un trasporto medio giornaliero di 3.000 tonnellate di merci e di 2.000 persone. Dodici erano le compagnie di teleferisti in servizio presso l'11^a armata, coadiuvate dalle unità del genio ferroviario, da alcuni reparti appartenenti all'esercito tedesco e dalla numerosa manodopera costituita dai prigionieri di guerra.

Abbiamo visto nel capitolo precedente quali fossero le principali tipologie di impianti a fune; nel settore dell'11^a armata vennero costruite teleferiche riferibili a tre principali tipologie: un primo tipo (*Nachschubsbahnen*) comprendeva quelle che avevano come punto di partenza le stazioni ferroviarie, gli importanti nodi stradali, i grandi magazzini generali dove venivano ammassati i rifornimenti prima d'essere smistati nei vari settori del fronte. Un esempio riferibile a questa tipologia era costituito dalla

grande teleferica che partendo dalla stazione ferroviaria di Calliano portava i rifornimenti sull'altopiano di Folgaria. Un secondo tipo (*Verteilungsbahnen*) era costituito da impianti a fune che si avvicinavano maggiormente alla linea del fronte, ed essi servivano ad avviare e smistare i rifornimenti ai depositi intermedi, in posizione ancora di sicurezza rispetto al fuoco nemico. Un esempio di questo secondo tipo potrebbe essere considerata la teleferica che dal Pian del Chieserle risaliva le balze settentrionali del Pasubio fino all'attuale rifugio Lancia. Infine numerosissime altre teleferiche (*Stellungsbahnen*) che raggiungevano le posizioni più avanzate, i singoli avamposti, a ridosso delle posizioni di prima linea: dalla zona di Laghi alla cima del monte Majo, ad esempio, oppure dalla valle di Campoluzzo ai roccioni del Castellone, e così via. Questi ultimi erano impianti più leggeri, molto spesso azionati a mano (*Handaufzüge*). Essi potevano funzionare giorno e notte o spesso soltanto di notte, quando l'esposizione all'osservazione e al fuoco nemico lo consigliava⁵.

5 Cfr. Moritz Brunner, *Die Seilbahnen und ihre Verwendung im Kriege: I. Teil: Besprechung der verschiedenen Seilbahntypen in Militärwissenschaftliche und technische Mitteilungen* LIV, 1923, pag. 105

Ognuna di tali teleferiche faceva parte di particolari elenchi, in cui erano annotate la sigla che contraddistingueva ogni impianto, la tipologia, la lunghezza, la ditta costruttrice, la portata; inoltre vennero compilate dettagliate carte geografiche riportanti, oltre ad altre informazioni, anche il percorso di tali impianti. Una di esse (1917?), di cui ci siamo continuamente serviti per questa ricerca, mostra il tracciato di tutte le teleferiche con relativa sigla, dall'Adamello all'altopiano di Asiago: la sua scala è di 1:75.000. Ed ecco, così, riemergere dalle nebbie del passato la più nota tra le ditte costruttrici di impianti a fune, la Bleichert, sulla quale più sotto torneremo, e poi la Pohlig, la Heckel, e altre. L'organizzazione delle 245 teleferiche dell'11^a armata, tante erano alla fine secondo la documentazione⁶, prevedeva quattro settori: Vezzano (Comando teleferiche n. 8, gruppo Adamello, Giudicarie, Riva), Calliano (Comando teleferiche 1, 6, 2, 11, 12, S.O.F. - Seilbahn Oberleitung Folgaria, gruppo valle dell'Adige e Pasubio), Rover (Comando teleferiche n. 3, 4, 10, 10a, 20, gruppo Assa-Galmarara e Larici/Kempelplatte), Levico (Comando teleferiche n. 15, gruppo Civaron, Caldiera, Salubio-Calamento, Maso). La lunghezza complessiva delle teleferiche in esercizio era di 391 km, di quelle in costruzione 63,6 km, di quelle progettate 116,1 km; la capacità giornaliera raggiunta al 13.6 (probabilmente il 1918) era, in base al nostro documento, di 2.637 tonnellate e 544 persone.

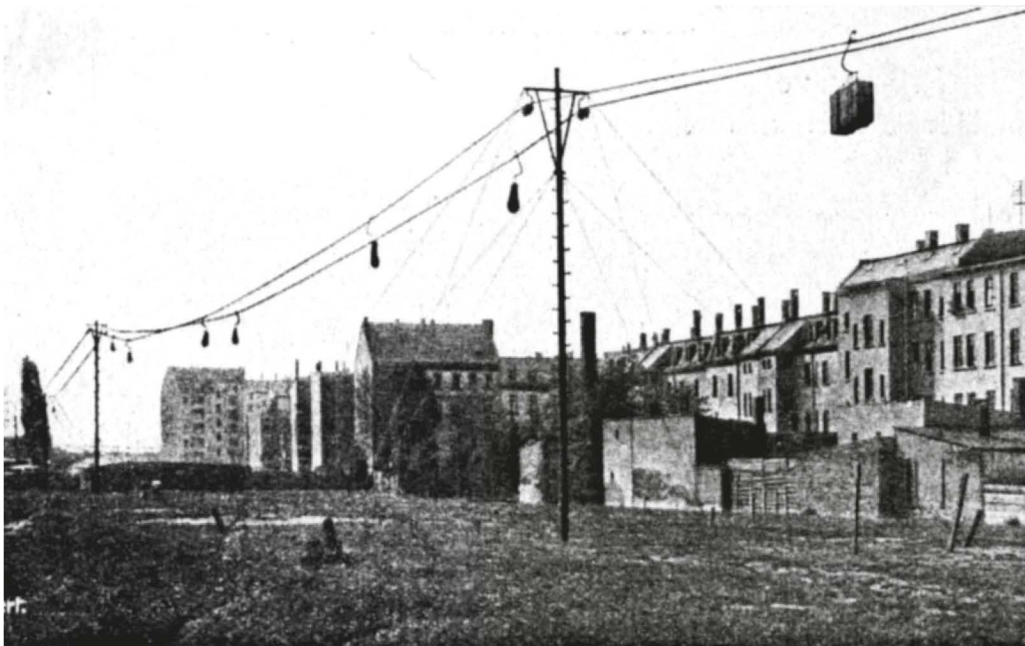
Nei quattro anni di guerra contro l'Italia, vennero complessivamente impiegati nella costruzione di teleferiche 10.450 uomini, che predisposero 1.753 chilometri di funicolari di ogni genere.

Vogliamo ora soffermarci brevemente, senza badare a particolari eccessivamente tecnici, sulla tecnologia

applicata alla più nota e diffusa tra le teleferiche campali leggere e pesanti (*leichte und schwere Feldseilbahnen*), quella della ditta tedesca Bleichert, con sede a Lipsia e Vienna, cui prima abbiamo fatto cenno. Negli archivi austriaci sono conservati gli opuscoli del 1915 mediante i quali la fabbrica, una delle molte che in ogni paese belligerante traeva insperati profitti dal conflitto, magnificava i suoi prodotti, dimostrandone l'utilità e anzi l'insostituibilità in guerra, cosa del resto vera. Opuscoli, è ovvio, propagandistici, ma interessanti in quanto grazie ad essi possiamo renderci conto di caratteristiche, peculiarità, prestazioni, varianti di questo mezzo di trasporto senza il quale la guerra in montagna avrebbe assunto forme radicalmente diverse.

La prima caratteristica che viene evidenziata e magnificata è la più ovvia: la teleferica è uno straordinario e insostituibile mezzo per il rifornimento delle truppe in ambienti, quali quello di alta montagna, dove gli autocarri non possono giungere, ma è utilissimo anche in pianura, in quanto alleggerisce il traffico sulle rotabili e abbrevia le distanze. La teleferica è inoltre un mezzo di trasporto straordinariamente sicuro: si possono attraversare valli scoscese senza temere rischio alcuno, né da parte di madre natura né da parte del nemico: si sostiene infatti, piuttosto ottimisticamente, che la deflagrazione di granata nemica nel raggio di 7-10 metri non arreca alcun danno, ovviamente diverso è il caso in cui venga direttamente centrata la fune o un cavalletto di sostegno: dunque nemmeno da paragonare con la vulnerabilità di ferrovie, strade, ponti. Ciò premesso, si annuncia che grazie alla collaborazione dell'esercito tedesco e degli ufficiali austriaci dei reggimenti del genio ferrovieri, la Bleichert ha approntato un nuovo tipo di teleferica campale espressamente dedicata alle necessità militari, che, grazie alla sua semplicissima struttura, non

6 *Slb. Namen und Nummerliste im Bereiche der Etschtalgruppe, des 14 Edelweiskorps, III Korps-Kmdos und der 18. JD (MGR)*



Campata di 125 m di lunghezza (da Bleichert, cit., pag. 16)

richiede particolari lavori preliminari, contrariamente ai precedenti modelli di funicolari.

Anche attraverso immagini fotografiche e disegni viene evidenziata la praticità del nuovo modello, rispetto alle precedenti tecnologie, le cui caratteristiche sono: capacità di trasporto da 5 a 20 t/h; ovvero, vanta a titolo d'esempio il libretto illustrativo, in 24 ore si può consegnare il foraggio necessario a 10.000 animali, in alternativa il vettovagliamento per 50-70.000 uomini, ovvero munizionamento o altro. Il funzionamento dell'impianto è schematizzato nella figura di pag. 20: *a* è la fune, traente e portante nel contempo, che scorre sulla puleggia *b*; al di sopra della fune è fissato il binario *c* sul quale, all'arrivo, automaticamente s'incanala il vagoncino assicurato alla ruota *g*, cessando così d'essere trascinato dalla fune. Il vagoncino può essere così svuotato dagli addetti alla stazione, due o tre uomini, e nuovamente spinto, a mano, sulla fune portante per ripercorrere a ritroso il suo viaggio. Carichi diversi (foraggio, casse, sacchi, ecc.) richiedevano apposti ganci di collegamento alla fune.

La fune era sorretta da cavalletti alti 7-8 m e posti di regola a una distanza di 60-80 m l'un dall'altro, ma in caso di ostacoli naturali (fiumi, valli) la campata poteva giungere a 325 m: la foto a fianco rappresenta una campata di 125 m.

La forza motrice dipendeva da motori di vario tipo, elettrici o a scoppio.

Questo tipo di teleferica non era considerata però adatta al trasporto di persone che, lo si dice chiaramente, viaggiavano a loro rischio e pericolo; era invece possibile, come caso estremo, il trasporto di feriti mediante un apposito vagoncino dal sinistro aspetto di una bara, come si vede nella foto di pag. 23.

Il materiale necessario alla costruzione di un tratto di 2,5 km, circa 20 t, poteva essere trasportato da due soli carri merci, il tutto era approntabile in 2-3 giorni, smontabile in un sol dì, e, per un tratto di 2.500 m richiedeva da 25 a 35 cavalletti di sostegno.

Tali ottimistici e propagandistici calcoli erano ovviamente del tutto teorici, tenevano cioè esclusivamente conto del tempo necessario per montare o smontare i materiali che la ditta forniva; in realtà bisognava mettere in conto la progettazione, e cioè stabilire preventivamente sulle carte geografiche il tracciato ottimale della linea. Era quindi necessario ispezionare accuratamente il terreno, stabilire la lunghezza dei vari tratti di linea tra un traliccio di sostegno e l'altro, predisporre questi ultimi, preparare il terreno eliminando alberi eccedenti l'altezza dei fili o altri ostacoli, predisporre il terreno per la costruzione della stazione di partenza e di arrivo, ecc. In un articolo di Othmar Krüpl comparso nel 1937 su una rivista militare⁷ si danno, basandosi sull'esperienza reale della guerra, ben altri tempi; stabilito a priori che la

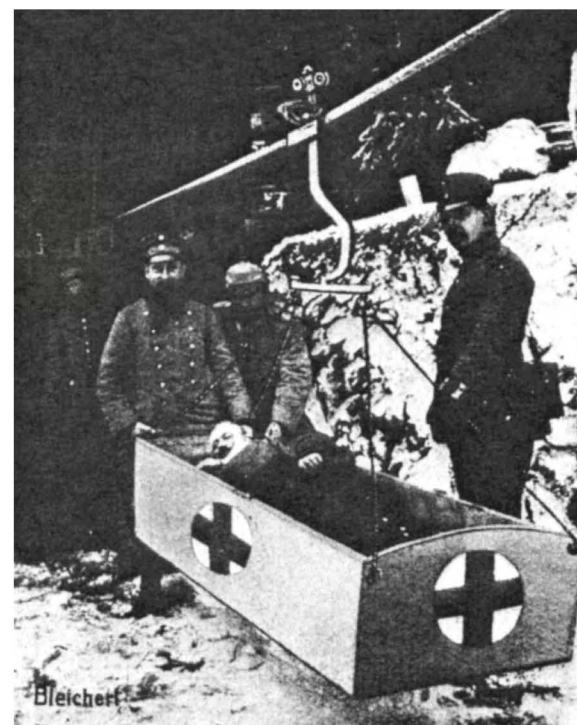
⁷ Othmar Krüpl, *Seilbahnen, Kriegsfahrungen und militärische Forderungen* in *Militärwissenschaftliche Mitteilungen*, 68, 1937

Vagoncino adibito al trasporto di feriti (da
Bleichert, cit., pag. 23)

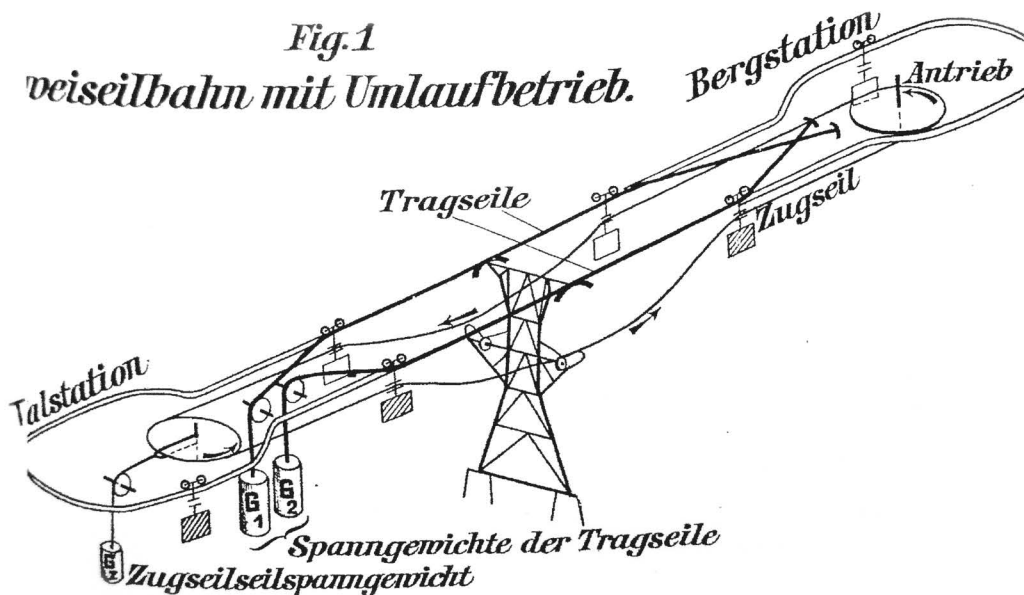
progettazione di una teleferica campale di tre chilometri dev'essere esclusivamente affidata a un ufficiale del genio, e che tale progettazione tanto più breve sarà quanto più esperto sia l'ufficiale addetto e fornito degli opportuni supporti tecnici, si preventiva per lo studio del tracciato un periodo di 1-2 settimane, per la costruzione di un impianto a una fune 3-4 settimane, a due funi 7-8 settimane. L'impegno maggiore è ravvisato nella costruzione delle due stazioni, gravoso in particolare il lavoro per sistemare i due pesi necessari a tenere in tensione le due corde portanti (*Tragseil*) che, ricordiamolo, a un'estremità erano rigidamente ancorate, mentre all'altra venivano collegate a due pesi liberi di muoversi in su e in giù, assicurando così nel contempo la tensione e l'elasticità delle corde. Si capirà tale difficoltà tenendo conto che si trattava di pesi tra le 10 e le 30 t, e che lo spazio di oscillazione era di un metro ogni chilometro di linea; di conseguenza una teleferica di tre chilometri richiedeva, sotto i pesi, tre metri liberi i quali, a loro volta, imponevano di costruire la stazione sopraelevata rispetto al terreno ovvero lo scavo di un pozzo al di sotto dei pesi stessi. Più semplici erano le cose per la fune traente (*Zugseil*), che richiedeva un peso da mezza a una tonnellata collegato alla ruota che le trasmetteva il movimento. Soltanto nel caso di teleferiche leggere il gravoso lavoro necessario ad assicurare i contrappesi poteva essere eliminato ancorando a tutt'e due le estremità le corde portanti.

Le conclusioni simili di uno studio precedente di Alois Prochaska, risalente al 1923⁸, contribuiscono a ritenere assai ottimistici i calcoli della Bleichert relativi a un rapido approntamento (*rasche Herstellung*) dei suoi impianti, secondo i quali per ogni chilometro di teleferica erano necessari 1.000 turni giornalieri di lavoro

(*Tagschichten*) potendo disporre di almeno 250 soldati specializzati, appartenenti cioè al genio ferrovieri. La realtà era secondo l'autore ben diversa: per il montaggio di una teleferica campale (*Feldseilbahn*) della Bleichert lunga 2.400 m, con 800 m di dislivello e disponendo di una forza comprendente 1 ufficiale, 50 soldati del genio ferrovieri, 160 uomini d'appoggio (*Hilfsarbeiter*) spesso costituiti da prigionieri di guerra, ci volevano 33 giorni, ovvero 2.900 turni giornalieri per chilometro. Viceversa per una teleferica pesante (*Schwerseilbahn*) di 4.000 m di lunghezza e con 1.000 di dislivello erano necessari 35 giorni, ma senza contare i necessari lavori preliminari.



8 Alois Prochaska, *Die Seilbahnen und ihre Verwendung im Kriege*, 2. Teil in *Militärwissenschaftliche und technische Mitteilungen* LIV, 1923, pag. 289



Schema di teleferica, con stazione a valle (Talstation) e a monte (Bergstation), contrappesi (Spanngewichte), fune portante (Tragseil) e traente (Zugseil), da Othmar Krüpl, *Seilbahnen: Kriegserfahrungen und militärtechnische Forderungen in Militärwissenschaftliche und militärische Forderungen*, 1937, pag. 199

L'autore propone infine un paragone con l'impegno richiesto dalla costruzione di rotabili, e fa l'esempio della strada del Pasubio, quella tuttora esistente che da Geroli di Terragnolo risale le balze della montagna, strada che per 18 km di lunghezza, 6 m di larghezza, 4% di pendenza massima, richiese l'utilizzo di 1.500 operai, 1 anno di lavoro, 30.000 turni giornalieri di lavoro al chilometro.

Torniamo all'opuscolo della ditta Bleichert, che prende anche in esame il necessario mascheramento della struttura e la protezione delle stazioni di partenza e di arrivo: queste ultime, oltre che mimetizzate con le consuete modalità (ramaglie, ecc.) potevano essere all'occorrenza blindate, mentre i tralicci di sostegno delle funi andavano ricoperti di frasche, foglie e cime di alberi, sì da ingannare la ricognizione aerea e farli sembrare, dall'alto, naturalissime piante. In settori particolarmente esposti al tiro nemico, la linea, anziché correre alta sui piloni di sostegno, poteva essere interrata e correre bassa sul terreno, in una trincea all'uopo scavata.

Lasciamo ora da parte le allettanti proposte della Bleichert e soffermiamoci brevemente sul tipo di teleferica più semplice, quella *a mano* (Handaufzug). Quest'ultima

poteva contare su impianti già approntati da fabbriche varie o essere costruita in modo, per così dire, artigianale e con mezzi talora improvvisati: le funi, ad esempio, potevano essere talora sostituite anche da grossi fili di ferro o persino da corde di canapa. La pendenza massima che tali impianti leggeri potevano superare era del 60%, le campate potevano arrivare a 1.000 m, di solito senza tralicci intermedi di sostegno. I vagoncini, semplici o doppi, erano strettamente assicurati alla fune traente e la loro portata variava dai 50 ai 100 kg. Ricorrendo a espedienti meccanici (argani, pulegge, verricelli, ecc.) era possibile anche raddoppiare la forza impiegata per comunicare il movimento all'impianto, cosicché otto uomini potevano azionare la teleferica. Talora si faceva ricorso al tiro di cavalli o anche a ruote idrauliche. Quando tali impianti erano predisposti dall'industria, si poteva anche disporre di motori elettrici da 4-6 HP, e in questo caso la denominazione di teleferica azionata *a mano* non corrispondeva più, evidentemente, alla realtà. La velocità di scorrimento era di 0,2 - 0,6 m al secondo in montagna, 0,8 - 1,2 m per linee con andamento orizzontale e 2 - 3 m per percorsi in discesa⁹.

Crediamo di avere così illustrato in modo sufficientemente chiaro, in questo e nel precedente capitolo, il funzionamento delle teleferiche e il loro utilizzo militare; abbiamo trascurato, come già detto, tutti gli aspetti eccessivamente tecnici relativi all'ingegneria ed estranei alla natura di questa ricerca. Aspetti che però erano ovviamente previsti e codificati da calcoli, formule matematiche e tabelle di utilizzo che contemplavano il necessario diametro delle corde in relazione alla portata voluta, la tensione di esse, la potenza dei motori, e quant'altro necessario per la costruzione e l'utilizzo in sicurezza di un impianto a fune.

⁹ Cfr. Moritz Brunner, cit.

Concludiamo questa parte della nostra ricerca ricordando come l'umile e faticoso lavoro degli addetti alle teleferiche fosse, almeno talora, riconosciuto nella sua straordinaria importanza per la riuscita delle operazioni belliche: citiamo a mo' d'esempio un documento del 21 agosto 1917 nel quale viene ricordata un'azione vittoriosa su monte Majo. Si ricorda l'eroico comportamento di ufficiali e soldati, l'abnegazione di tutti, l'apporto decisivo dell'artiglieria e altro ancora e, alla fine, si rivolge un doveroso riconoscimento al defatigante e continuo lavoro degli addetti alle teleferiche che per notti intere si sono

prodigati per assicurare ai loro camerati i necessari materiali (*endlich darf ich nicht der ermüdenden und doch nicht rastenden Arbeit der Seilbahnmannschaft vergessen, die Nächte lang beflusst war, ihren Kameraden das notwendige Material zu zuschieben*)¹⁰.

10 Abschrift aus der k.u.k. Brigadskommando Abfertigung Nr. 233 vom 21. August 1917 (KAW)

Interno di stazione di teleferica: si notino i binari "morti" su cui vengono avviati i vagoncini, i rifornimenti accatastati, le strutture in legno dell'edificio (da *Die Seilbahn Cattaro-Cetinje* Skurda-Seilbahn Cattaro-Krštac I., cit., pag 15)



Personale addetto alle teleferiche

In questa immagine sono chiaramente visibili i binari che permettevano di sospingere i carichi entro la stazione (da *Die Seilbahn Cattaro-Cetinje Skurda-Seilbahn* Cattaro-Krstac I., cit., pag 14)



Dopo aver trattato nel primo capitolo dell'evoluzione e del funzionamento delle teleferiche negli anni attorno alla Grande Guerra e aver gettato uno sguardo al loro utilizzo nell'imperiale e regio esercito austriaco durante il conflitto contro l'Italia, ci sembra opportuno, come momento conclusivo di questa prima parte del libro, offrire al lettore un'idea di quale fosse l'impegno umano necessario alla costruzione e al mantenimento in esercizio di quel complesso sistema di trasporto via fune organizzato nel settore dell'11^a armata.

Va premesso che le cifre che qui di seguito forniremo non sono ovviamente assolute: il numero degli addetti alle teleferiche era per intuibili motivi continuamente variabile, non solo da un anno all'altro ma anche nell'ambito dello stesso anno; le cifre che forniamo sono tratte da documentazione relativa al maggio 1917¹, e sono compren-

sive di militari specificamente addetti alla costruzione e alla manutenzione delle teleferiche, facenti parte cioè del genio, e di soldati appartenenti ad altri reparti, e riguardano il territorio da noi qui preso in esame, vale a dire dall'Adige fino al passo Vezzena (parte prima) e l'altopiano di Asiago (parte seconda).

Invitiamo infine il lettore a notare come parte tutt'altro che indifferente di questa cospicua forza lavoro fosse costituita da soldati prigionieri che, a parte l'impiego cui qui si fa riferimento, erano normalmente adibiti a una serie di mansioni, potremmo dire, di fatica, tra le quali la prevalente era forse la costruzione e la manutenzione di strade.

1 11. A.K. Qu. Abt., *Kriegsgliederung u. Stände vom 1. Mai 1917 aller im Seilbahndienst stehenden Formationen* (KAW)

Comandi	Personale impiegato	Teleferiche
Comando settore teleferiche Calliano	1 uff. – 2 ing. – 52 soldati	in servizio al comando
Compagnia teleferiche “Etschtal”	8 uff. – 1 ing. – 81 soldati – 54 prigionieri	San Nicolò – Pozza Boccaldo – Chesserle Monte Spil Ronzo – Biaena
Calliano Comando teleferiche n.1	4 uff. – 2 ing. – 249 soldati – 188 prigionieri russi	Calliano – Folgaria Rio Secco – Folgaria Folgaria – Piazza
Volano Comando teleferiche n.2	6 uff. – 104 soldati – 303 prigionieri russi e serbi	Volano – Piazza
Folgaria Comando teleferiche n.11	7 uff. – 231 soldati – 18 prigionieri	Folgaria – M.ga Milegna Coe – Pioverna
Piazza Comando teleferiche n.12	3 uff. – 168 soldati – 10 prigionieri	Piazza – Zoreri – Borcola
Comando teleferiche “Pasubio”	1 uff. – 1 ing. – 200 soldati – 31 prigionieri	Piazza – Geroli – M.ga Bisorte – M.ga Pezzi – Roite
Comando teleferiche “SOF”	4 uff. – 95 soldati	Pioverna – Osteria “Fiorentini”
	1 ing. – 143 soldati	costruzione teleferica Sub Coston – Valbona
	1 uff. – 159 soldati	lavori nel centro teleferiche di Folgaria
Comando settore teleferiche Monte Rovere	1 uff. – 15 soldati	in servizio al comando
Monte Rovere Comando teleferiche n. 3	1 ing. – 89 soldati – 30 prigionieri	Caldonazzo – Monte Rovere Vezzena – Termine
Forte Verle Comando teleferiche n. 4	1 uff. – 50 soldati	Dazio – Verle – Vezzena
Mattarello Comando teleferiche n. 6	3 ing. – 101 soldati	Mattarello – Casara
	1 ing. – 10 soldati	Bondone
Vigolo Vattaro Comando teleferiche n. 10	9 uff. – 263 soldati	Mattarello – Vezzena
Larici Comando teleferiche n. 13	2 uff. – 1 ing. – 259 soldati – 35 prigionieri	Larici – Dosso del Fine
Ghertele Comando teleferiche n. 14	2 uff. – 1 ing. – 60 soldati – 15 prigionieri	Ghertele – M.ga Portule

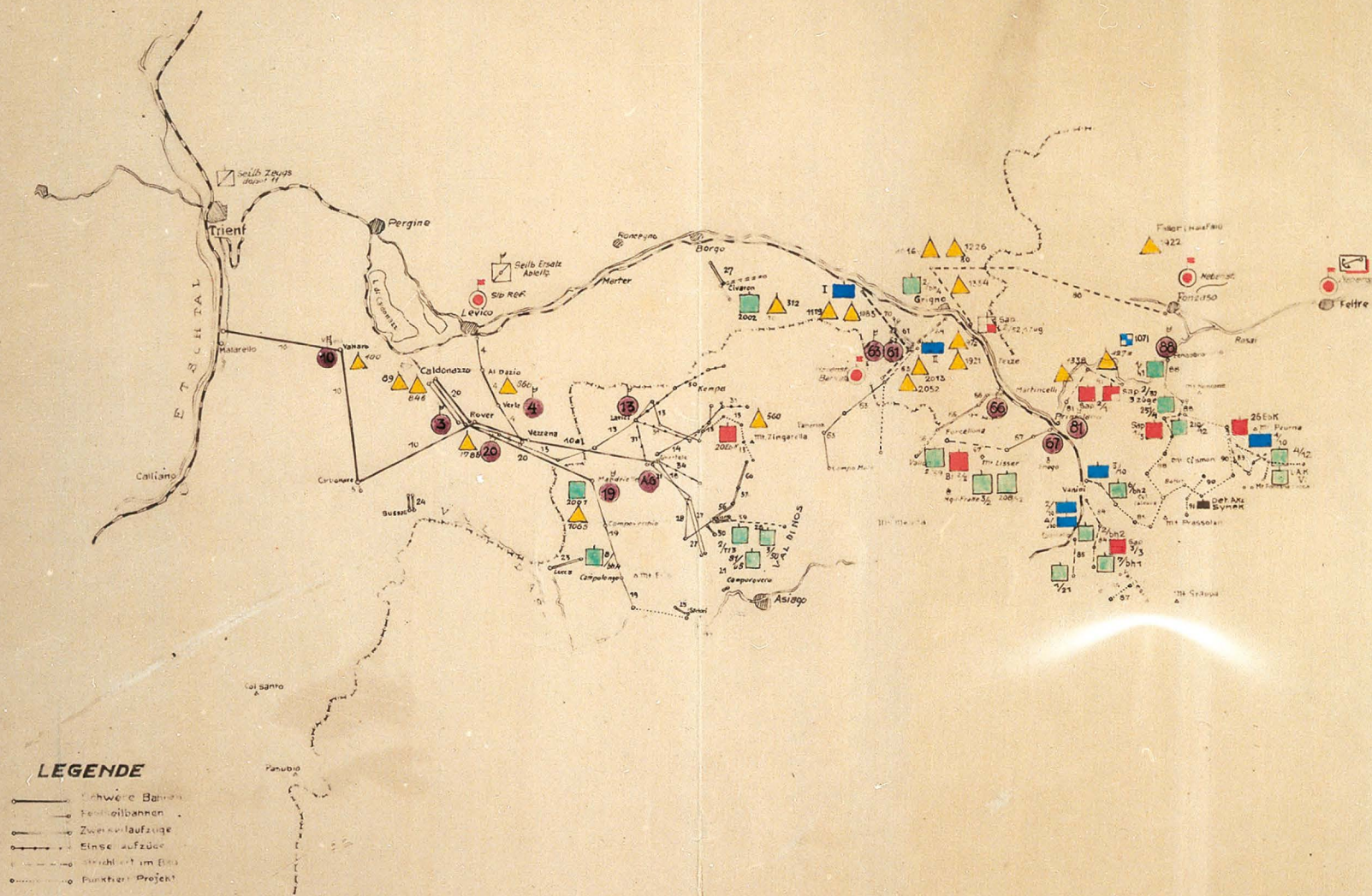
Galmarara Comando teleferiche	2 uff. – 1 ing. – 61 soldati	Val Galmarara, teleferiche T 58 – 60
Larici Comando teleferiche n. 31	1 uff. – 49 soldati	Larici – Portule
	1 uff. – 17 soldati di guardia a 189 prigionieri	Comando teleferiche 3 a Caldonazzo
	1 uff. – 12 soldati di guardia a 48 prigionieri	Comando teleferiche 3 a Monte Rovere
	2 uff. – 24 soldati di guardia a 141 prigionieri	Comando teleferiche 10 a Mattarello
	1 uff. – 37 soldati di guardia a 336 prigionieri	Comando teleferiche 10
	2 soldati di guardia a 18 prigionieri	Comando teleferiche 6
	1 uff. – 19 soldati di guardia a 168 prigionieri	Comando teleferiche 3 e 4
	1 uff. – 19 soldati di guardia a 176 prigionieri	Comando teleferiche 6 e 10
Comando settore teleferiche Levico	1 ing.	in servizio al comando
Palù Comando teleferiche n. 15	2 ing. – 71 soldati	Palai – Bolengita
Direzione lavori teleferiche Valpiana, Salubio, Caverna Civaron – Caldiera	2 uff. – 91 soldati	
Comando teleferiche n. 10	11 uff. – 209 soldati	Completamento tel. 10 e della M.ga Pezzi-Roite, traccia del teleforo (Aufzug) di Molino
Comando costruzione teleferiche Monte Rovere	31 uff. – 2 ing. – 1303 soldati – 611 prigionieri	costruzione della teleferica pesante n. 20
	31 uff. – 837 soldati – 507 prigionieri	costruzione della teleferica pesante n. 10a
	1 uff. – 14 soldati – 100 prigionieri	assegnati al comando costruzioni di monte Rovere
	1 uff. – 153 soldati	gruppo costruzioni Mandrielle
	1 uff. – 14 soldati – 94 prigionieri	direzione lavori n. 20
Comando costruzioni Kempelplatte	12 uff. – 748 soldati – 88 prigionieri	costruzione della tel. del Kempel
Comando costruzioni teleferica Assa – Galmarara	12 uff. – 2 ing. – 284 soldati – 192 prigionieri	costruzione della tel. Assa – Galmarara e della tel. T 57 Valle di Galmarara

Il documento da cui abbiamo attinto i dati sopra riportati si conclude con i totali riguardanti il personale impiegato nelle teleferiche dall'11^a armata austro ungarica: 92 ufficiali del genio, 74 altri ufficiali, 34 ingegneri, 2.354 soldati del genio, 4.980 altri soldati, 3.303 prigionieri di guerra.

Si tenga presente che in queste cifre sono anche

compresi i militari impiegati nei settori a ovest dell'Adige (Adamello, Giudicarie, Riva), i cui dati analitici non abbiamo riportati in questo schema in quanto estranei ai limiti geografici che ci siamo proposti. Si tratta, complessivamente, di 5 ufficiali, 12 ingegneri, 819 soldati, 143 prigionieri.

Seilbahnen im Bereiche der 11. Armee. Kriegsliederung u. Verteilung der Arbeitskräfte



Dall'Adige al passo di Vezzena

Antonio Zandonati

Schizzo riportante i reparti addetti
alle teleferiche della 11^a armata

La ricerca

metodi, difficoltà, chiarimenti



La funivia di Lana d'Adige

La ricerca delle teleferiche di guerra costruite dall'Austria durante la Grande Guerra nel territorio da noi preso in esame, talora si è rivelata del tutto agevole: la chiarezza delle carte, l'evidenza dei manufatti, la loro tipologia indubbiamente riferibile agli impianti a fune, ci hanno consentito una sicura attribuzione e, di conseguenza, la certezza dei dati che in quest'opera mettiamo a disposizione del lettore.

Purtroppo le cose spesso non sono andate in questo modo ideale; è infatti capitato che per certe teleferiche disponessimo soltanto di schizzi approssimativi o di carte a grande scala, di conseguenza poco particolareggiate. È capitato che, soprattutto per gli impianti a fune più leggeri (*Aufzug* è il termine generalmente usato in tedesco), le vestigia fossero modeste, difficili da reperire, talora inesistenti. Erano sovente azionati a mano, di solito non abbisognavano di particolari strutture: un basamento di pietre alla partenza e all'arrivo, talvolta nemmeno questo, qualche palo di sostegno, niente di più. È anche capitato che le carte da noi prese come riferimento fossero tra loro discordanti, particolare questo spesso imputabile al fatto che le carte italiane erano talora basate su precisi rilievi, ad

esempio foto aeree, ma spesso si fondavano sulle malsicure testimonianze di prigionieri. Inoltre l'andamento delle teleferiche non rimase ovviamente immutato dall'inizio alla fine del conflitto: quindi può accadere che la cartografia di un certo anno non riporti impianti che vennero in seguito costruiti. Nel caso in cui le testimonianze italiane si siano trovate in conflitto con quelle austriache, abbiamo ovviamente privilegiato queste ultime: testimonianze prevalentemente cartografiche, ma anche di natura diversa: ad esempio, richieste di comandi per la costruzione di una certa teleferica o il potenziamento di un'altra, documenti riportanti caratteristiche varie degli impianti (lunghezza, capacità di trasporto, reparti addetti alla costruzione o alla manutenzione, ecc.), relazioni del servizio informazioni italiano, fotografie e altro ancora. Abbiamo anche fatto ricorso alle informazioni di gente del luogo per evitare ricerche talora lunghe e andare a colpo sicuro; il più delle volte, però, ci siamo trovati di fronte a persone che poco o nulla sapevano, che addirittura sostenevano l'inesistenza di teleferiche per le quali invece disponevamo di testimonianze dell'epoca e delle quali poi siamo riusciti a trovare comunque le tracce. Altri ostacoli incontrati sono imputa-

bili al terreno montano nel quale quasi tutti questi impianti erano situati: di conseguenza, si sono talora presentate delle difficoltà di accesso, tenuto anche conto che le strade forestali sono generalmente chiuse al traffico.

Come dunque il lettore avrà inteso, per le ragioni sopra esposte ci siamo trovati in alcuni casi in difficoltà nel reperire quello che cercavamo, e talora, per fortuna raramente, proprio non ci siamo riusciti. Quindi le coordinate geografiche che forniamo per ogni impianto sono, nella maggior parte dei casi, certe; talvolta, pur sapendo con sicurezza che una stazione di partenza o d'arrivo doveva essere in una certa zona, non siamo riusciti a trovare il punto esatto all'interno di quell'area circoscritta, e questo è capitato quando ogni traccia di manufatto è ormai scomparsa. In questo caso abbiamo avvertito che le coordinate sono "approssimative" (a.). In pochi casi, in seguito alla genericità delle testimonianze rimasteci, abbiamo potuto, in base a certi elementi, soltanto ipotizzare che un impianto fosse situato qui o lì, e in questi casi abbiamo dovuto definire "ipotetiche" (ip.) le coordinate fornite.

La trattazione di ciascuna teleferica si apre con uno schematico profilo del percorso di essa: stazione di partenza, di arrivo, eventuali punti intermedi, quote altimetriche e distanze parziali relative a ogni tronco dell'impianto misurate sulle carte dell'epoca oppure mediante gli strumenti informatici offerti da Google Earth: la somma delle singole distanze dovrebbe teoricamente corrispondere alla lunghezza totale dell'impianto dichiarata dalla documentazione austriaca. Ma non è sempre così; riteniamo che la discrepanza sia dovuta a calcoli talora approssimativi da parte dei compilatori austriaci, come provato dal fatto che documenti diversi riportano a volte dati non omologhi, e talora al fatto che le linee tracciate su una carta geografica sono, ovviamente, delle rette che non possono adeguarsi all'andamento reale del terreno spes-

so caratterizzato da avvallamenti, dossi o altro, elementi che possono modificare la lunghezza di un impianto a fune. Per tutto ciò preferiamo definire "approssimative" le distanze parziali da noi calcolate. Avvertiamo anche che, per chiarezza, abbiamo corretto nella forma oggi in uso certi toponimi (per es. Nicolò diviene Niccolò) e reso in forma italiana il nome degli impianti quando la locuzione austriaca si discosta dall'uso italiano (per es. Pozzamuide diviene Alpe Pozze).

Crediamo così di avere svolto un'opera coscienziosa e onesta, dando per certo quello che è tale e avvertendo quando la certezza è mancata. Siamo altresì consapevoli che nella ricerca di manufatti risalenti ormai a quasi un secolo fa, manufatti che per la loro natura spesso non richiedevano opere appariscenti e durature, possiamo essere incorsi in errori, inesattezze, omissioni: saremo perciò riconoscenti a chi ci vorrà segnalare qualunque cosa possa contribuire a rendere più completa ed esatta la nostra ricerca.

Questo libro si presenta essenzialmente come una "guida" agli impianti a fune austro-ungarici della Grande Guerra; siamo però consapevoli che, a parte una cerchia ristretta di appassionati di cose militari del '15-'18, la sola visione di manufatti riferibili alle teleferiche di guerra non presenta per la generalità degli escursionisti particolare interesse. Abbiamo perciò voluto raccogliere attorno alle informazioni riferibili all'argomento centrale, le teleferiche per l'appunto, una serie di consigli e segnalazioni al fine di indicare, quand'era il caso, cose per diversi aspetti interessanti e percorsi raccomandabili non soltanto dal punto di vista storico-militare, ma anche paesaggistico, naturalistico o altro.

Ci siamo inoltre posti il problema di come disporre e presentare le varie "schede" relative alle singole teleferiche, avremmo infatti voluto trovare un modo pratico che

aiutasse la consultazione e che permettesse di seguire un filo logico. Non ci siamo in buona parte riusciti perché, come diciamo anche altrove, gli impianti a fune erano simili a un complicato sistema stradale, con continue deviazioni, rami secondari, nodi in cui confluivano varie linee e da cui si dipartivano altrettante linee in molteplici direzioni: ci siamo quindi limitati ad accostare, quando possibile, le schede relative a uno stesso monte o a una medesima valle, cercando però, con l'aggiunta di un Atlante di ortofoto, di facilitare la ricerca degli impianti a fune dell'11^a armata austro-ungarica compresi nell'ambito del territorio da noi preso in esame, vale a dire tra il fiume Adige e il passo di Vezza: si tratta dunque di un settore di teleferiche trentine, sia pure con qualche sconfinamento in territorio veneto, quale, ad esempio, la conca di Laghi. Avvertiamo che per poter svolgere agevolmente le escursioni qui indicate sarà sempre opportuno dotarsi di una carta geografica turistica, che indichi quindi i sentieri, con scala 1:25.000; quelle in commercio, reperibili nelle librerie o nelle edicole, sono tutte utili e ben fatte. Infine, è ovvio che per poter usufruire delle coordinate geografiche fornite per ogni impianto e per altri punti d'interesse, sarà necessario usare un GPS, strumento alla portata di tutti e ormai sempre più inserito anche nei telefoni cellulari di ultima generazione.

Questa ricerca non si sarebbe potuta realizzare senza il supporto di materiale d'archivio e iconografico di varia natura, di cui ora diamo conto assieme alle abbreviazioni usate per indicarlo.

Le fotografie moderne sono dell'autore, delle poche eccezioni è indicata la paternità.

Le fotografie storiche appartengono a vari enti, che ringraziamo per avercele fornite, e precisamente: Fondazione Museo storico del Trentino (FMsT);

Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni (MC), al quale appartiene la raccolta di fotografie aeree denominata "Fondo Cattoi" (FC), depositata però presso la Fondazione Museo storico del Trentino;

Museo Storico Italiano della Guerra (MGR).

Museo della Cartolina, Isera;

Biblioteca Comunale di Folgaria (BCF);

Comune di Terragnolo (CT) (immagini donate al comune da Antonio di Pauli, figlio del barone Johann Nepomuk di Pauli);

nel caso di fotografie appartenenti a privati, viene indicata la proprietà.

Le carte geografiche militari risalenti alla Grande Guerra che abbiamo usato e in parte riprodotto sono tutte di appartenenza del Museo Storico Italiano della Guerra.

I bollettini e i notiziari dell'Ufficio Informazioni della 1^a armata cui talora abbiamo fatto ricorso anche per gli schizzi in essi riportati, sono stati reperiti nella biblioteca del Museo Storico Italiano della Guerra, e di essi sono stati forniti semplicemente gli estremi del documento (titolo, data, ecc.), oppure sono di appartenenza dell'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio di Roma (ISCAG), e in questo caso al seguito dell'acronimo viene indicato il numero del contenitore e della cartella in cui il documento è depositato.

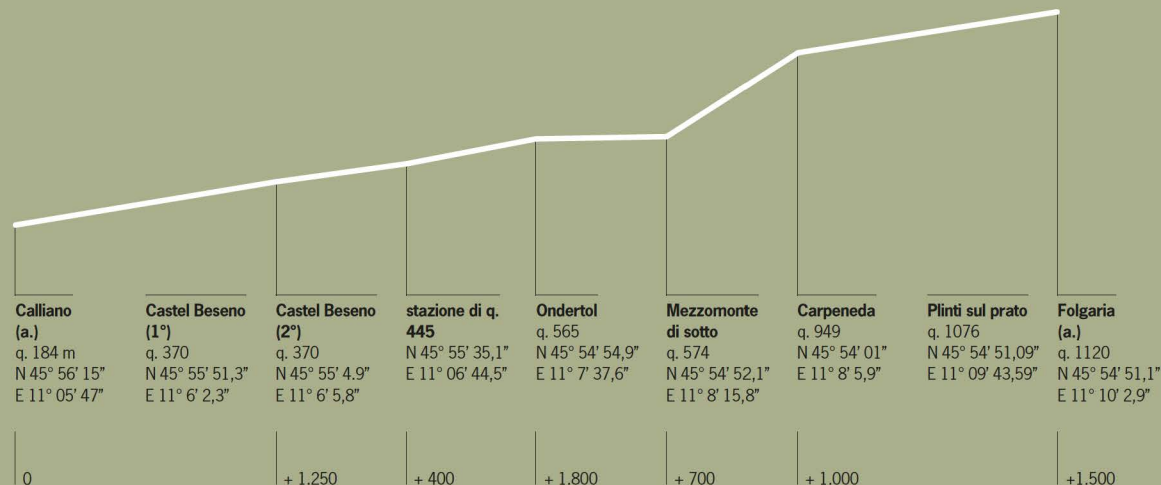
Altri documenti provengono dal Kriesarchiv di Vienna (KAW)

Al termine della prima parte si trova un Atlante di carte militari risalenti al conflitto e di ortofoto.

Queste ultime sono liberamente consultabili nel sito Internet della PAT (www.territorio.provincia.tn.it) e della regione Veneto (www.regione.veneto.it) e sono state pubblicate grazie alla cortese autorizzazione della ditta che le ha realizzate e che qui ringraziamo: "Immagini Terraitaly™ - © Blom CGR S.p.A – Parma www.terraitaly.it"

Teleferica pesante 1a

Calliano - Folgaria



modello

Laufer, teleferica doppia (Zweiseilbahn)

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.620 m

portata

128 t in 20 ore

Teleferiche collegate

1b Rio Secco - Folgaria

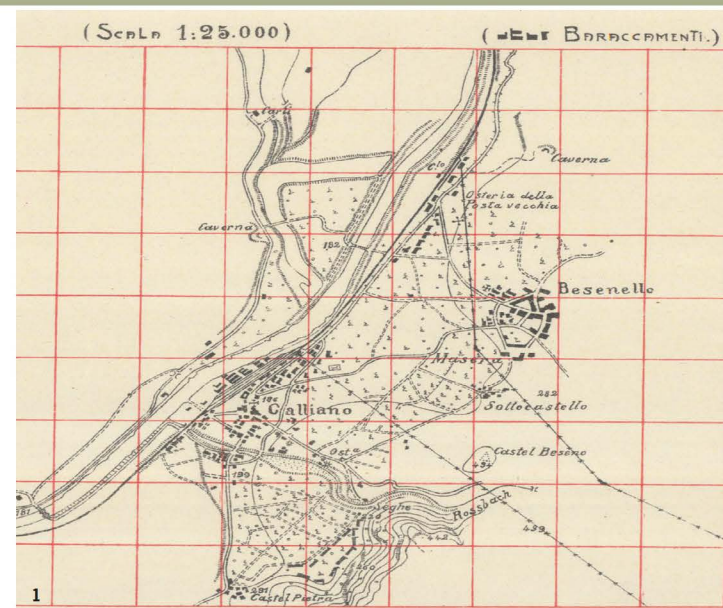
1c Piazza - Folgaria

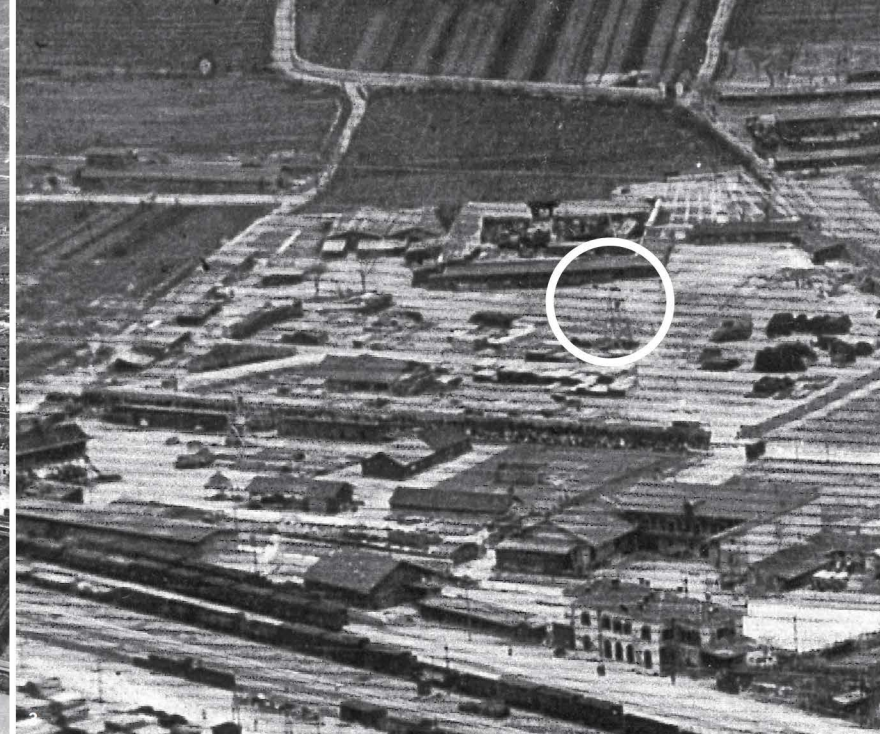
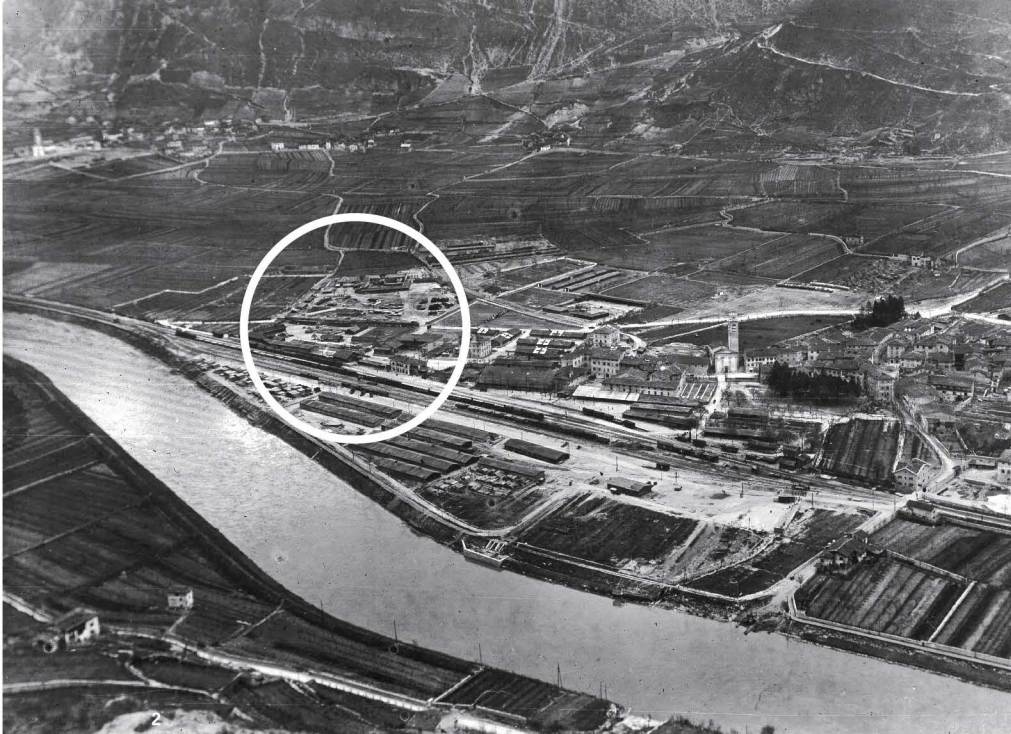
5 Carbonare - Folgaria

11a Folgaria - Malga Milegna
(Ondertol - Finonchio: impianto non indicato nell'elenco A.U.)

Teleferica di grande importanza per il rifornimento delle truppe dislocate sull'altopiano di Folgaria-Serrada-Lavarone, paragonabile dunque alla n. 3 Caldonazzo-Monte Rovere o alla P Geroli - Malga Pezzi; del resto il grande sviluppo che durante il conflitto prese lo scalo ferroviario di Calliano era dovuto anche alla necessità di alimentare questo impianto a fune, arteria essenziale per l'approvvigionamento delle truppe degli altipiani.

Lo sviluppo di questa teleferica era piuttosto complesso, dovendosi adattare alla morfologia del terreno e nello stesso tempo necessitando di solidissime strutture, conseguenza della grande capacità di trasporto che si volle conferire a questo impianto. La stazione di partenza era situata accanto allo scalo ferroviario, come chiaramente si vede da una splendida fotografia dell'epoca, scattata dalla montagna antistante **Calliano** e rappresentante tutta la piana tra l'Adige e Castel Beseno: essa sorgeva all'entrata nord del paese, laddove oggi dalla strada statale si stacca, sulla destra, la via che entra nel centro dell'abitato e una statua della Madonna separa le due vie. Tra l'una e l'altra strada una campagna, e lì a un dipresso era si-





1. La zona di Calliano-Besenello con le due teleferiche in uno schizzo del servizio informazioni italiano del 5 giugno 1917
- 2-3. Veduta di Calliano durante il conflitto: a sinistra lo scalo ferroviario, i depositi, la stazione della teleferica (cerchiata); a destra l'ingrandimento della stazione di partenza della teleferica: cerchiato in bianco un traliccio (foto Giuseppe Amadori)

tuata la stazione di partenza; grandi e alti piloni in legno attraversavano la piana dirigendosi verso la costa meridionale della collina in cima alla quale sorge l'imponente mole di **Castel Beseno**. Chi volesse osservare i numerosi plinti in cemento che lì vennero costruiti, potrà lasciare l'automezzo nel parcheggio del castello e imboccare il sentiero che si diparte in fondo a esso e che percorre i fianchi del colle in leggera salita.

Poggiandosi saldamente alle balze di Castel Beseno, l'impianto superava la valle del rio Cavallo e andava a cercare un altro poderoso punto d'appoggio in un ripiano quasi di fronte al castello, spostato poco più in su e sulla sinistra del torrente, ben visibile dalla selletta sottostante il maniero, tra quest'ultimo e maso Trapp: è la **quota 445**, ove rimangono notevolissime e interessanti vestigia di quella stazione che raccomandiamo vivamente di visitare, essendo tra le più vistose tra quelle citate in quest'opera. Di particolare interesse, oltre che i molti plinti di supporto dell'impianto, le grandi e profonde buche perfettamente cementate probabilmente destinate a contenere i contrappesi della teleferica. Per accedere a questa località bisognerà

imboccare a Calliano la statale per Folgaria, e già al termine del primo rettifilo si troverà, sulla destra, un parcheggio; pochi passi prima, corrispondentemente a un maneggio, inizia la stradina che, attraversato il torrente, risale il lato sinistro del rio Cavallo: la via è particolarmente suggestiva, vuoi per l'ambiente naturale selvaggio e solitario, freschissimo d'estate e gelido d'inverno, vuoi perché presenta attrattive di varia natura (un ponte romano, antichi mulini, *calchere*, ecc.): seguendo dunque tale stradella, dopo circa mezz'ora si noterà un erto e sinuoso sentiero dipartirsi sulla destra, riportato dalla cartografia. Non ci si faccia ingannare dalle deviazioni cui precedentemente invitano segnaletiche varie in legno, la nostra via è priva di qualsiasi segnale, ma come riscontro si potrà prendere la prospiciente località Dazio, una casa dipinta in giallo posta dall'altra parte della valle e il cui nome rivela l'utilizzo a cui fu destinata fino ai primi anni del novecento. Il sentiero, che era la mulattiera di servizio per la stazione della teleferica, non è lungo, richiede ulteriori venti minuti di cammino, ma non nascondiamo che è in buona parte erto e faticoso: lo si segua dunque con



pazienza, finché a un certo punto la salita si fa di molto più lieve e, dopo un'ampia curva a sinistra, la stradina procede dritta per circa duecento metri, alla fine dei quali si troverà un tornante destrorso e quindi gli ultimi cento metri. Si vedranno prima sulla sinistra due plinti, più avanti altri due, sulla destra, quindi la vera e propria stazione. La visita richiede come minimo, e con buon passo, un'ora e mezzo di tempo.

Dalla quota 445 la teleferica proseguiva superando gli scoscesi valloni che caratterizzano le falde settentrionali del Finonchio, andando a cercare un nuovo appoggio poco sotto la frazione di **Ondertol**, dove rimangono altri resti, certamente meno interessanti e ampi di quelli precedenti; si potrà raggiungere in automobile la frazione scendendo da Guardia o, lungo la strada per Folgaria, deviando sulla destra a Mezzomonte di sotto. Giunti alle poche case di Ondertol, si prosegue a piedi per una decina di minuti lungo una mulattiera che scende dopo l'ultima casa. Le carte militari in nostro possesso, ma neppure l'elenco austriaco delle teleferiche, non segnalano un impianto a fune che pure esisteva e che da Ondertol saliva sul Finonchio.

Altro balzo fino al vicino paese di **Mezzomonte di sotto**, dove pure rimangono, nei pressi d'un capitello, i resti in cemento della stazione che, una volta tanto, è opportunamente segnalata, e quindi un altro volo fino alla penultima stazione, i cui ruderi sono ancor oggi ben visibili, in località **Carpeneda**. Superato Mezzomonte di sopra e proseguendo per Folgaria, si noterà poco prima di quest'ultima un grande prato sottostrada, lungo un rettilineo: come punto di riferimento, si badi a una costruzione, sulla sinistra salendo, che ospita i macchinari di un acquedotto. Si scenda giù per il prato, e ai limiti della prima vegetazione facilmente si potrà individuare quanto resta di questa stazione.

Di lì a Folgaria, la stazione d'arrivo, il percorso era breve, e nello spazio intermedio rimangono i resti di un plinto in cemento di cui ora cercheremo di spiegare l'ubicazione. Prima del lungo rettilineo di Folgaria, la strada presenta un'ampia curva in corrispondenza della quale c'è un bivio per la parte sud del paese; tra il rettilineo sopra citato e quello più breve sottostante, prima della curva di cui abbiamo detto, c'è un grande prato: lì nel mezzo, in corrispondenza di uno spar-



10



11



12



13



14

4. La stazione della teleferica di Calliano si trovava all'incirca qui
5. Stazione sotto la frazione di Ondertol
- 6-7. Plinti della teleferica sulle falde di Castel Beseno
8. Foto aerea di Carpeneda, presso Folgaria: ben visibili i tracciati delle teleferiche (MC-FC)
- 9-10-11. La stazione di q. 445, di fronte a Castel Beseno
12. La stazione di Carpeneda
13. Plinti sui prati sotto strada prima di Folgaria
14. Calliano: ex prigionieri cecoslovacchi presso la stazione di partenza della teleferica (MGR 47/2)

to ciuffo d'alberi, si troverà il basamento di un plinto. Poiché però parallelamente correva anche la teleferica campale 1b Rio Secco-Folgaria, non sapremmo a quale dei due impianti attribuire quest'ultimo plinto.

Sul grande rettilineo di Folgaria l'impianto giungeva al suo capolinea, di cui nulla è rimasto, se non immagini dell'epoca: la stazione sorgeva nei pressi del distributore di benzina alle porte di **Folgaria**.

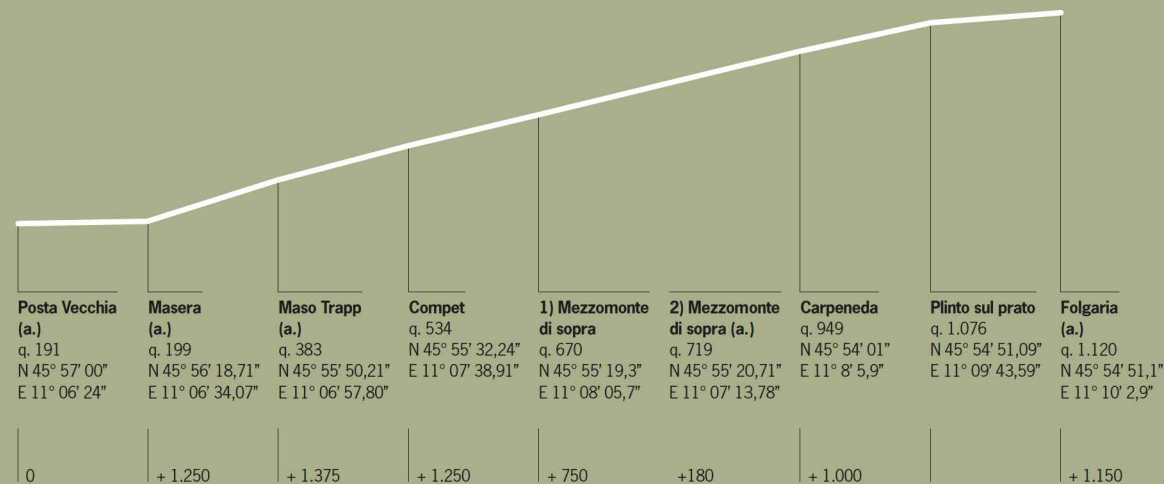
Concludiamo citando una testimonianza tratta dal libro dedicato a Mezzomonte e alla valle del Rio Cavallo dello storico folgaretano Fernando Larcher¹: mio padre Cirillo, che alla teleferica ci aveva lavorato, mi raccontava che la stazione di partenza, a Calliano, si trovava nei pressi del bivio per Besenello. C'era un binario che permetteva di scaricare i vagoni dei treni direttamente su quelli della teleferica. Era azionata da tre motori diesel. Uno era a Calliano e uno era di là del castello di Beseno, sull'altro versante della valle. Un altro motore stava sotto Ondertol, dove c'era un'altra

stazione. Si vedono ancora i basamenti. Da quel punto la teleferica attraversava la valle e passava sopra il dosso della Noz. Dal dosso della Noz puntava poi alla terza stazione intermedia, poco a monte della strada per Ondertol. Lì, prima di affrontare il versante, un sistema di contrappesi manteneva le funi in tensione e i vagoni per un breve tratto scivolavano su delle rotaie. La teleferica saliva poi il ripido versante fino ai "Crozi" di Carpeneda poggiando su dei piloni. In tutto tre o quattro. La quarta stazione intermedia stava proprio ai "Crozi" di Carpeneda, non lontano dalla chiesetta di S. Valentino. Lì c'era l'ultimo motore che serviva a spingere il carico per l'ultimo tratto, fino a Folgaria.

1 Fernando Larcher, *Mezzomonte e la valle del Rio Cavallo-Rosspach*, Pro Loco Mezzomonte, 2010, pag. 123-124

Teleferica campale 1b

Rio Secco - Folgaria



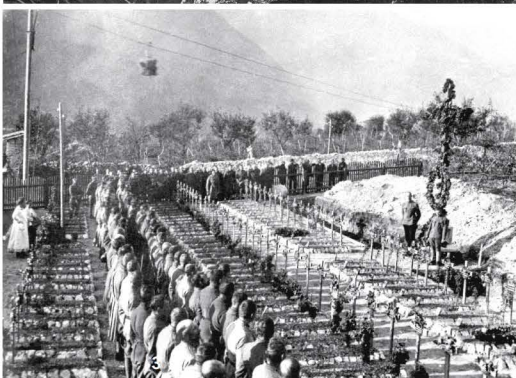
modello
Bleichert M. 150
forza motrice
motore a benzina
lunghezza
7.100 m
portata
130 t in 20 ore
Teleferiche collegate
1a Calliano - Folgaria
1c Piazza - Folgaria
5 Carbonare - Folgaria
11a Folgaria - Malga Milegna

Questa teleferica campale, parallelamente a quella pesante 1a, portava i rifornimenti dalla val d'Adige a Folgaria: la sua stazione di partenza si trovava accanto alla ferrovia, nella località, allora come oggi, denominata Posta Vecchia, sulla strada statale in corrispondenza del paese di Besenello, quindi pochi chilometri a nord dell'impianto "gemello" che partiva invece da Calliano.

Mentre di quest'ultimo, proprio perché "pesante", sono rimaste vistose tracce lungo tutto il suo percorso, di quello di cui ora parliamo conosciamo perfettamente il cammino, ma ben poche tracce si sono conservate per testimoniare l'esistenza.

Rechiamoci dunque alla **Posta Vecchia**, noto ristorante al termine del rettilo in leggera salita che proviene da Calliano: di fronte un ampio piazzale, qualche metro più in basso corre la ferrovia, ed è in questa zona che secondo la carta austriaca c'era la stazione di partenza, di cui non rimangono tracce. Il tracciato puntava quindi verso il vicino paese di Besenello, esattamente la località **Masera**, dove si trovava una prima stazione intermedia che consentiva alla linea di deviare verso

sinistra, per risalire la china della montagna che dolcemente si eleva fino a Castel Beseno: a est del maniero, la località è denominata **Maso Trapp**, c'è un grande vigneto, attraversato dalla strada che mena a Compet, e lì, in quella spianata, si trovava la seconda stazione. Abbiamo raccolto la notizia, parlando con gente del luogo, che sì, un tempo si vedeva ancora un basamento in cemento, ma poi i lavori agricoli ne hanno cancellato le tracce. Altro balzo, su fino a **Compet**, ameno piccolo altopiano costellato di poche vecchie case e nuove villette, da cui si gode una vista superba di Castel Beseno. Rivolgendosi a est si vedrà, al termine del paese, un cocuzzolo boscoso; ancora una volta parlando con persone del luogo, e avendo l'avvertenza di scegliere i più anziani, siamo venuti a sapere che lì era stata costruita la terza stazione intermedia, che consentiva alla fune di superare la selvaggia sottostante val Gola. Una volta, ci hanno detto, si poteva ancora vedere uno scavo nel terreno, una sorta di trincea, che consentiva ai vagoncini in arrivo e in partenza di non toccare il suolo; c'era anche un tirante in ferro ancorato a un macigno sotto terra, ma il bosco ha ormai cancellato ogni cosa. Attraversata dun-



1. Foto aerea italiana rappresentante Carpeneda e Folgaria con la stazione di arrivo (MC-FC)
2. Resti del basamento di un plinto a Mezzomonte di sopra
3. Il cimitero militare di Besenello e, sullo sfondo, la teleferica (da: *Besenello: l'album fotografico di Danilo Battisti*, a cura di Renzo Tommasi, Publistampa, 2012)
4. La stazione di arrivo delle teleferiche a Folgaria
5. Foto aerea scattata il 24.3.1918: a destra Besenello, a sinistra Castel Beseno; evidenziato il tracciato della teleferica proveniente da Posta Vecchia, con le stazioni di Besenello e Maso Trapp (da *La macchina di sorveglianza*, Rovereto 2001, pag. 119)

che la val Gola l'impianto si appoggiava, ed era la quarta stazione, a **Mezzomonte di sopra** e qui, finalmente, chi vorrà potrà andare alla ricerca di un basamento in cemento che sporge sì e no una ventina di centimetri da terra. Superato Mezzomonte si troverà, al termine d'un rettilineo, un tornante sulla destra, in corrispondenza del quale c'è una casa sottostrada: si scenda lì, si troverà poco più giù una seconda casetta e spostandosi un poco verso sinistra, si rintraccerà con un po' di fortuna e ben nascosta dalla vegetazione la vestigia cui accennavamo, in verità di ben scarso interesse. A quel punto la teleferica deviava verso sinistra e compiva un brevissimo balzo, neppure duecento metri, fino al punto dov'era la quinta stazione: superato il tornante cui prima accennavamo, la strada corre dritta per alcune decine di metri, poi svolta lievemente a sinistra, e proprio in corrispondenza della curva si trovava la stazione. È probabile che i lavori di allargamento della vecchia strada abbiano qui cancellato eventuali resti.

Ancora su per altri mille metri, fino all'incontro con la teleferica di Calliano sui prati di **Carpeneda**, la sesta stazione che permetteva un ulteriore cambiamen-

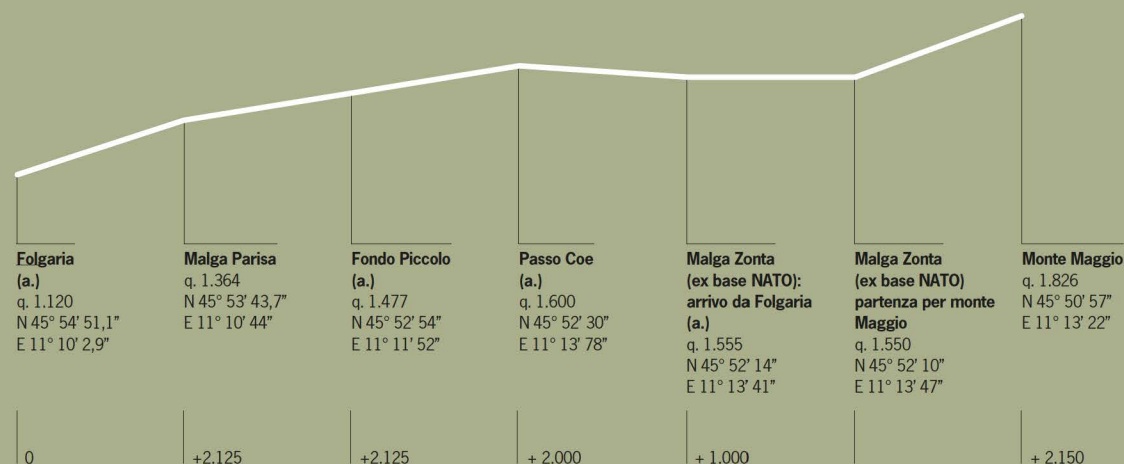
to di direzione, verso sinistra, per puntare poi dritta alla meta, Folgaria. I resti presenti a Carpeneda sono notevoli, per rintracciarli ripetiamo quanto detto a proposito della tel. 1a: quando, superato Mezzomonte di sopra, già si è prossimi a Folgaria, ci apparirà sottostrada dopo un tornante sulla destra un grande prato in corrispondenza di un lungo rettifilo e di una stazione dell'acquedotto, sulla destra salendo. Prendendo quest'ultima come punto di riferimento, si discenda fino al limite del prato, dove comincia la prima vegetazione, e cercando nei pressi facilmente si potranno individuare le evidenti vestigia. Da quel punto cominciava l'ultimo tratto della teleferica, che passava sopra l'ampio prato accanto alla strada, proprio prima dell'abitato di **Folgaria**, dove è ancora visibile un plinto di cemento che, come dicemmo a proposito della tel. 1a, non sapremmo se attribuire a quest'ultima o alla 1b; poco dopo c'era la stazione di arrivo, vero nodo di una complessa rete di teleferiche che si diramavano in tutte le direzioni. Di essa nulla è rimasto, il luogo era quello che oggi press'a poco corrisponde al distributore di benzina di Folgaria.

Teleferica campale 11a

Folgaria

Malga Milegna

Monte Maggio



modello

Bleichert M. 100

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

Folgaria - M.ga Milegna: 7.200 m
M.ga Milegna - M.Maggio: 2.000 m

portata

100 t in 20 ore

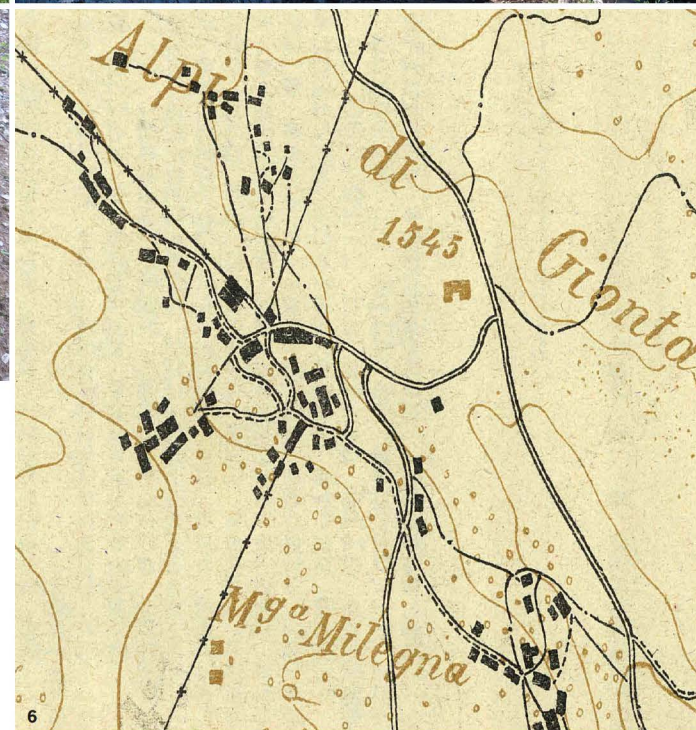
Teleferiche collegate

- 1a Calliano - Folgaria
- 1b Rio Secco - Folgaria
- 1c Piazza - Folgaria
- 5 Folgaria - Carbonare
- 11b Coe - Pioverna

Folgaria, come abbiamo altrove già ricordato, era un nodo straordinariamente importante di smistamento di varie teleferiche, dove giungevano i materiali dalle stazioni ferroviarie della val d'Adige: da Volano attraverso la valle di Terragnolo (tel. 2 e 1c), da Calliano e da Posta Vecchia due linee risalivano la valle del rio Cavallo (tel. 1a e 1b), da Mattarello passando per Carbonare (tel. 10 e 5). A Folgaria un'altra teleferica campale, quella di cui qui ci occupiamo, provvedeva ad avviare i rifornimenti più a ridosso delle linee di combattimento, verso passo Coe, malga Pioverna, monte Maggio e, mediante altri raccordi, più oltre ancora, giù nella valle delle Lanze e poi fino ai Fiorentini (tel. SOF a-b), o ancora nella conca di Laghi (tel. T 104).

La teleferica partiva dunque nei pressi di **Folgaria**, presso quel nodo di linee che sorgeva press'a poco nella zona dove ora si trova il distributore di benzina. Di lì, procedendo in direzione sud-est, giungeva a **malga Parisa**: chi voglia visitare la località e scorgere quanto resta dei plinti dove la linea piegava verso sinistra, potrà percorrere la strada che congiunge Serrada a Fondo Grande, oppure, provenendo da Folgaria-

Francolini, piegare a destra subito dopo Fondo Grande. I plinti non sono immediatamente visibili, celati come sono dagli abeti: essi si trovano al limite superiore del prato che circonda la malga, a fianco di un evidente tratturo che risale il monte in direzione sud-est. I resti, in verità, non presentano aspetti di particolare interesse, ben visibili sono però i fori nel cemento in cui erano conficcati i tronchi di legno; molto bella è la conca prativa della malga. Procedendo dunque da malga Parisa, il tracciato giungeva a **Fondo Piccolo**, dove pure subiva una leggera deviazione verso sinistra: nulla è rimasto di quest'ultimo punto, ma il luogo, secondo la cartografia, si trovava all'incirca dove la strada asfaltata piega decisamente verso sinistra, nel grande piazzale-posteggio di Fondo Piccolo, poco oltre l'entrata. Di lì con un'ultima campata guadagnava il bordo di **passo Coe** e giungeva sui prati poco distante dagli attuali rifugi, in corrispondenza della curva di livello di 1.600 metri: anche qui nulla è rimasto, impossibile quindi determinare il punto esatto dove la linea, subendo un'ultima leggera deviazione verso sinistra, puntava definitivamente al suo termine, nei pressi di



- 1-2. Passo Coe, zona di arrivo della teleferica e resti della stazione, ai limiti della ex base militare
3. Stazione in vetta a monte Maggio
- 4-5. A sinistra, malga Parisa: la freccia indica la posizione dei due plinti superstiti, ai margini del bosco; a destra, particolare di un foro in cui era inserito un palo di sostegno della teleferica
6. Carta italiana della zona di passo Coe e malga Milegna con il tracciato delle teleferiche austriache

malga Zonta. Disponiamo di una cartina italiana estremamente dettagliata, scala 1:10.000, della zona: da essa si può perciò dedurre che il punto d'arrivo della teleferica era situato poco a sud della piazzola di lancio dei missili contraerei Nike Hercules che nell'estate 2010 sono stati riposizionati, per creare quello che è stato denominato "museo della guerra fredda". Rimane così da dire dell'ultimo tratto che risaliva arduo fin sul rovescio del Maggio, la cui dizione era "malga Milegna-monte Maggio": la distanza tra le due località risulta esattamente di 2.000 metri, proprio come indicato dall'elenco austriaco delle teleferiche. In realtà tanto lo schizzo topografico italiano cui sopra abbiamo accennato, quanto la cartografia austriaca del luglio 1916 indicano come punto di partenza una zona distante poche decine di metri dall'arrivo del tronco proveniente da Folgaria, cosa del resto naturale, visto che sarebbe stato assurdo dover trasportare per 500 metri i materiali scaricati dalla prima teleferica fino a **malga Milegna**, per avviarli quindi su monte Maggio: la reale lunghezza di quest'ultimo tronco di teleferica era dunque di circa 2.500 metri. Possiamo supporre che chi

ha calcolato sulla carta geografica la distanza, sia stato tratto in inganno dalla dizione "malga Milegna", effettivamente fuorviante, prendendo la posizione di essa come punto di partenza, mentre il tracciato transitava sì per la malga, partendo però prima. Della stazione inferiore di quest'ultimo tronco si trovano ancora interessanti tracce in cemento sui prati ai bordi meridionali del recinto della vecchia base, poco a monte della strada sterrata che mena sul Maggio: ne diamo sotto le coordinate precise, aiuta tuttavia a trovare il punto esatto una piccola costruzione in cemento, di forma quadrata, alta circa un metro, forse anch'essa avente a che fare con l'impianto a fune proveniente dal passo,



199a Milegus

H.P. 101 di



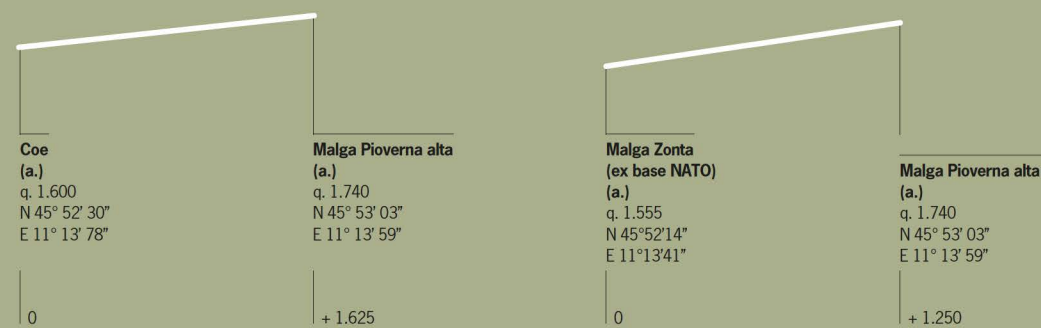
7. Foto aerea italiana rappresentante la zona di malga Milegna (MC-FC)
8. Foto aerea italiana, a sinistra la stazione di Fondo Piccolo (MC-FC)
9. La teleferica a passo Coe (BCF, archivio Winkelbauer)

visto che presenta un'apertura esattamente rivolta in quella direzione. A pochi passi da quel manufatto si trovano, a livello del terreno e un po' celati dall'erba, i resti della stazione di partenza per monte Maggio. Siamo certi dell'identificazione perché la direzione di quel rudere (190°) è l'esatto complementare dell'orientamento della stazione d'arrivo (10°). Chi si rechi sulla cima di **monte Maggio** lungo la strada sterrata, giunto ormai alla meta, laddove la via smette di salire, non potrà non vedere sulla sinistra un'ampia galleria artificiale, con due imboccature: era la stazione d'arrivo della teleferica. Più in basso, sempre sul versante del passo, alcune gallerie ricovero e altri manufatti austriaci.

Fatti invece pochi passi nella direzione opposta, ci si troverà sul versante di Laghi, e lì si noteranno facilmente i resti, anch'essi in caverna, della teleferica che scendeva ripida giù fino a malga Costone e quindi alla frazione di Vanzi (tel. T 104).

Teleferica campale 11b

Coe - Pioverna

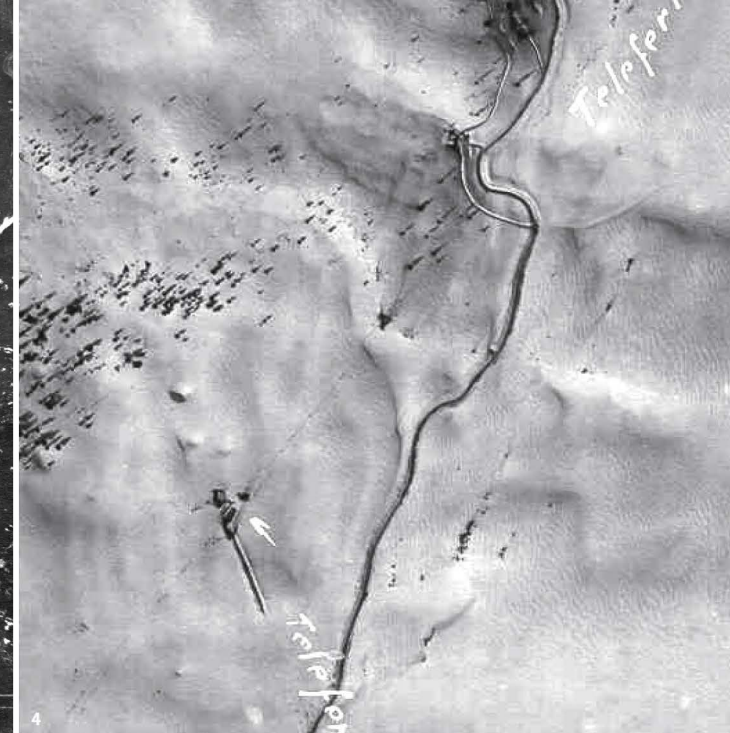


modello	
Bleichert M. 100	
forza motrice	
motore a benzina	
lunghezza	
2.500 m	
(ma sulla carta la distanza è di 1.250 / 1.625 m)	
portata	
100 t in 20 ore	
Teleferiche collegate	
11a	Folgaria - M.ga Milegna
SOF a-b	Malga Pioverna - Osteria Fiorentini

Descrivendo la tel. 11a s'è visto come da Folgaria giungessero rifornimenti a passo Coe, esattamente nella zona dove verrà poi costruita negli anni '60 la base missilistica della NATO: di lì i materiali potevano venire avviati mediante altre teleferiche o sulla cima di monte Maggio oppure a malga Pioverna alta, donde proseguivano per valle delle Lanze e quindi Osteria Fiorentini. Qui ci occupiamo del tratto che da passo Coe saliva, per l'appunto, a malga Pioverna alta.

È capitato sovente che nel cercare di definire l'esatto percorso degli impianti a fune si sia sentita la mancanza di carte più dettagliate, a grande scala: questa volta è accaduto invece il contrario. Ci siamo infatti imbattuti in due schizzi italiani estremamente particolareggiati, con scala 1:10.000, ricchi di informazioni di vario genere (strade, accantonamenti, baraccamenti, piazzole d'artiglieria, teleferiche) sulla zona di passo Coe, frutto evidentemente della ricognizione aerea: ce ne siamo serviti per localizzare le stazioni della tel. 11a. I due schizzi, però, ci hanno messo in imbarazzo: uno di essi riporta infatti due tracciati per Pioverna alta, il primo con partenza in alto, nei pressi dell'oste-

ria del passo, il secondo più in basso, presso la base ex NATO; l'altro schizzo riporta solo quest'ultimo. La carta geografica generale delle teleferiche austriache con scala 1:75.000 opta per la zona presso l'osteria, e così quella del luglio 1916, ma le carte più recenti dell'esercito italiano, quelle del 1918, non riportano più tale tracciato, come del resto anche la carta austriaca dell'aprile 1917. In realtà tale ambiguità è spiegabile, capita più volte d'incontrare dati contrastanti: succedeva infatti anche per le teleferiche quel che poteva capitare per postazioni d'artiglieria, magazzini, baraccamenti, e cioè che quando il nemico riusciva a inquadrarle esattamente e quindi a batterle con l'artiglieria, era gioco forza cambiarne la dislocazione. Poteva anche capitare che un impianto venisse dismesso perché non più utile. Una delle due linee saliva dunque dalla zona prospiciente i due alberghi di **passo Coe**, all'altezza della curva di livello di 1.600 metri, dove la teleferica proveniente da Folgaria deviava sulla sinistra e dove nessuna traccia è rimasta; l'altro impianto partiva più in basso, nei pressi di **malga Zonta**, di cui diamo le coordinate soltanto approssimative in quan-



1. La zona di passo Coe donde partiva la teleferica per Pioverna
2. Possibili resti del punto d'arrivo della teleferica, vicino a malga Pioverna alta
3. Foto aerea italiana di malga Pioverna (MC-FC)
4. Foto aerea scattata il 19.5.1917 a passo Coe: visibile la teleferica Folgaria - malga Milegna e, in basso, il tronco per malga Pioverna (MGR 27/94)

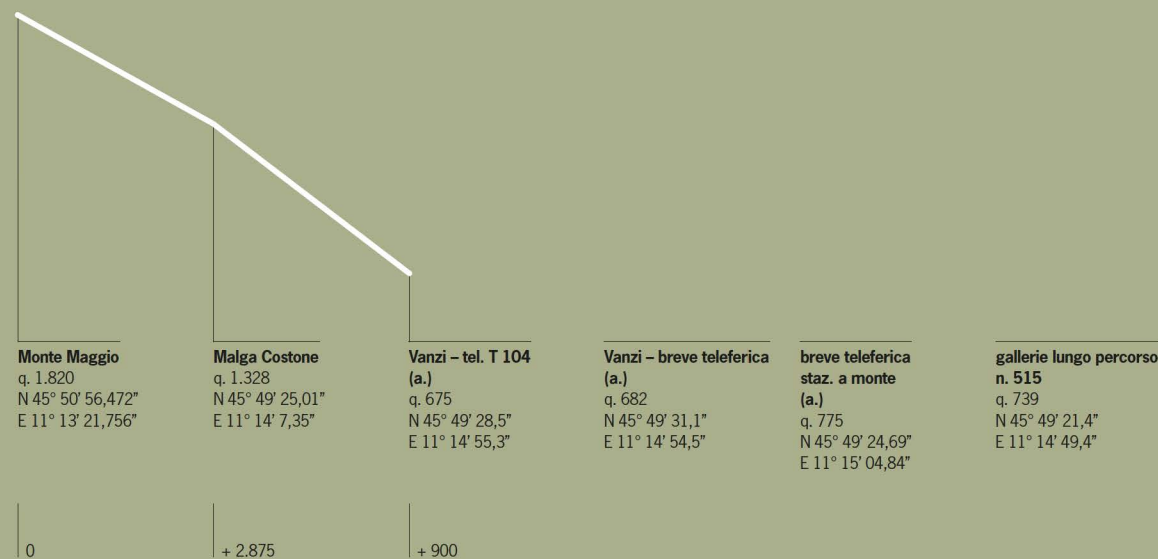
to il terreno venne sconvolto per la costruzione della base missilistica. Anche in **Pioverna** nulla di certo è rimasto, percorrendo però la sterrata che proviene da Costa d'Agra abbiamo rinvenuto qualche decina di metri prima della malga, poco discosto dalla strada e sulla destra, tracce di manufatti, a livello del terreno, che potrebbero ricollegarsi alla stazione a monte della teleferica, anche perché proprio in quei pressi, secondo le carte, doveva giungere la linea.

La zona di passo Coe è raggiungibile in automobile da Folgaria; la via più agevole per raggiungere Pioverna alta parte dal rifugio Valbona, qualche chilometro dopo Coe: pochi metri prima del rifugio una strada bianca, sulla sinistra, passa prima per la Cima di Campoluzzo, aggira Costa d'Agra, e scende quindi in lieve declivio a Pioverna. Luoghi tutti interessati dall'offensiva austriaca del maggio 1916, la *Strafexpedition*, fino a poco tempo fa di magica e intatta bellezza naturale ma poi violati dagli impianti sciistici. Sono ricchi di testimonianze storiche: nella Cima di Campoluzzo sono scavate le grandi caverne dell'artiglieria italiana; su Costa d'Agra è possibile vedere quel che resta del campo

trincerato della brigata Ancona, un tempo integro ma ora parzialmente sconvolto, come si diceva, dai lavori per le piste da sci; a nord di malga Pioverna, scendendo per la valle Fonda, si troveranno i resti della prima linea italiana; di fronte alla Pioverna, sul bordo della montagna verso nord-ovest, correva la prima linea austriaca fino all'offensiva del 1916; segnaliamo infine che sul bordo del monte che guarda verso passo Coe, a sud-ovest di malga Pioverna, si trova il cippo eretto dalla Legione Trentina a ricordo del volontario trentino Augusto Rigatti, sottotenente del 160° fanteria, lì caduto il 20 ottobre 1915. Tutt'intorno resti di trincee.

Teleferica T 104

Monte Maggio - Valdritta



modello
non indicato
forza motrice
motore a benzina
lunghezza
non indicata (sulla carta: 3.800 m circa)
portata
40/2 t in 20 ore
Teleferiche collegate
11a Folgaria - malga Milegna T 85 Monte Majo (collegamento non diretto)

Delle tre teleferiche che dal crinale monte Maggio - monte Gusella scendevano nella conca di Laghi, questa era probabilmente la più importante: le altre due (T 84 Molino e T 121 Val Laghetti) erano a sé stanti, prive di collegamenti con altre linee, questa invece era la continuazione dell'importante teleferica che, proveniente da Folgaria, arrivava a passo Coe e di lì saliva fin sulla vetta di **monte Maggio**. Quest'ultima è molto facilmente raggiungibile: una comoda strada sterrata parte accanto alla vecchia base NATO di passo Coe, e in meno di un'ora a piedi ci conduce in cima al monte. Dove la strada termina di salire, proprio sotto la vetta, è ben visibile la galleria artificiale dov'era la stazione d'arrivo della tel. 11a Folgaria-malga Milegna; subito dietro ad essa, sul versante che guarda verso Laghi, si noterà facilmente uno scavo nel terreno, quello che permetteva ai vagoncini di approdare senza toccare il terreno, e quindi, in una sorta di bunker di cemento, ciò che resta della stazione a monte della tel. T 104. Con un po' di fatica si può entrare, senza alcun pericolo: sono ben visibili i blocchi a cui erano ancorati i congegni e i macchinari, e altri interessanti particolari del poderoso manufatto.

La teleferica era denominata "Valdritta", il nome della valle che, precipite e diretta come suggerisce il suo appellativo, scende alla piccola frazione di Vanzi, mille metri più in basso. Nulla di più logico perciò che l'impianto a fune seguisse questa via così diretta e comoda, e difatti la cartografia italiana (Ufficio Informazioni 1ª armata, tavoletta di Lastebasse del 15 marzo 1917 e di Posina dell'ottobre 1917) segna il tracciato della teleferica, segnalandola come "in costruzione", che, dritto come un fuso, scende dal Maggio a Vanzi lungo la Valdritta. Tale dato è però contraddetto dalla cartografia austriaca, e infatti due carte da noi consultate sono concordi nel segnare un tracciato diverso; in particolare una carta molto bella e chiara, a colori, scala 1:25.000, ci mostra con evidenza come la linea, partendo da monte Maggio, si appoggiasse a malga Costone, q. 1.328, situata circa 300 metri a valle della Cima del Coston (cfr. tel. T 85 Monte Majo), e di lì, deviando verso sinistra con un angolo di 105°, scendesse a Vanzi. Il primo tronco, misurato sulla carta, era lungo circa 2.875 metri, il secondo poco più di 900. Quest'ultimo sulla carta è classificato *Aufzug*, teleforo, impianto dunque più leggero.



1

1. In basso a sinistra, malga Costone vista da monte Maggio; a destra la Cima del Coston



Relativamente a questa teleferica disponiamo di una comunicazione del XIV *Edelweisskorps* rivolta al comando dell'11ª armata e ad altri superiori comandi. Ricordiamo per inciso che *Edelweiss Korps* era l'appellativo con il quale veniva indicato il XIV corpo d'armata, di cui facevano parte la 3ª e l'8ª divisione, truppe da montagna tra le più famose dell'impero¹. In tale comunicazione, datata 12.10.1917, si sollecita il completamento di alcuni impianti a fune, ritenuti essenziali, e si afferma tra l'altro che *dal completamento della teleferica pesante Maggio-Vanzi con le sue diramazioni sul Coston e il monte Majo dipende la realizzazione dei lavori sul Majo ordinati dal comando dell'11ª armata. I lavori sui rocciosi pendii della Valdritta sono naturalmente più difficili di quelli verso l'Osteria Fiorentina*, dei quali pure si sollecitava il completamento. In conclusione, le carte austriache dell'agosto 1916 e dell'aprile 1917 non riportano questo impianto, quelle italiane del marzo e dell'ottobre 1917 la danno in

costruzione lungo la Valdritta, dal dispaccio sopra riportato si evince che nell'ottobre del '17 i lavori erano in corso in Valdritta, dove la carta italiana del luglio 1918 riporta il tracciato. Però la carta generale delle teleferiche segna in verde (in costruzione?) il tracciato che dicevamo all'inizio, e cioè Maggio-malga Costone-Vanzi, oltre al prolungamento per il Majo a cui s'allude nel documento, classificato con la sigla T 105: nell'elenco delle teleferiche a questa sigla corrisponde la dizione *Valdritta-Majo*, senza però alcuna specifica relativamente alla lunghezza, portata, ecc., segno che l'impianto era in progetto ma non ancora in funzione. Non siamo in grado di dire se sia stato effettivamente portato a termine.

Rechiamoci dunque a **Vanzi**, nel comune di Laghi; si potrà scegliere la strada che, superato il passo della Borcola nella valle di Terragnolo, scende a Posina e Castana, dove si devia sulla sinistra e in breve si arriva a Laghi. Quindi si prosegue per Molini, deviando subito prima a sinistra, e si giunge alla meta. Subito prima dell'ultima breve retta che porta alla frazione, sulla destra scende il torrente che percorre la Valdritta; quindi una curva e una cinquantina di metri dopo, secondo la car-

¹ Cfr. Enrico Acerbi, *Le truppe da montagna dell'esercito austro-ungarico nella Grande Guerra 1914-18*, Gino Rossato editore, Valdarno 1991, pag. 60-62



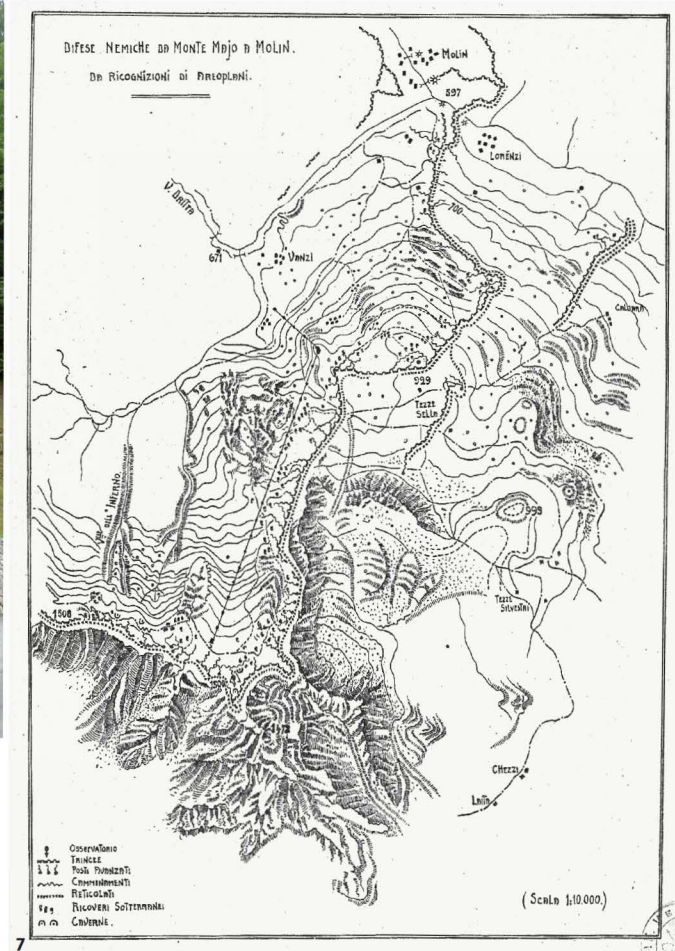
6

2. Sopra, la vetta del Maggio;
sotto, accesso alla stazione sotterranea
3. L'interno della stazione
4. Galleria lungo la strada per malga Costone
5. Epigrafe italiana sul muro di una casa di Laghi
6. Il cimitero militare austro-ungarico prima di Vanzi, frazione di Laghi
7. Schizzo rappresentante la zona di Vanzi (ISCAG 551.1.47)

tografia austriaca, la zona dove a un dipresso si trovava la stazione dell'Aufzug che collegava malga Costone col fondovalle, una spianata sulla sinistra di un torrente che scende dal Majo. Non resta nulla, cosa che non sorprende trattandosi, come detto, di un impianto leggero, un teleforo; di conseguenza diamo sotto le coordinate come approssimative.

Di fronte, dall'altra parte della strada, un'erbosa collinetta ospita una villa di recente costruzione: da lì, secondo la carta austriaca, partiva un breve impianto di circa 300 metri non riportato nell'elenco delle teleferiche e neppure nella carta generale delle teleferiche austriache. Più difficile stabilire precisamente dove saliva: abbiamo indicato le coordinate approssimative basandoci sulla lunghezza dell'impianto (circa 300 metri), sulla quota a cui giungeva (750 metri), sulla direzione (132°).

Indichiamo infine alcuni elementi non privi d'interesse. Da Vanzi è possibile intraprendere con coraggio il faticoso percorso n. 515 che in circa due ore ci porta a malga Costone e di lì, con un ultimo sforzo, tre quarti d'ora, all'interessantissima posizione di Cima del Coston (q. 1.651), trasformata in un vero nido d'aquila dagli austriaci.



ci. Lungo la via, una decina di minuti dopo Vanzi, alcune gallerie.

Ricordiamo poi che prima di giungere a Vanzi si trova il cimitero militare austro-ungarico ripristinato nel 1994 dalla Pro Loco di Laghi.

Infine a Laghi, poco prima della chiesa, la strada passa tra due case: sulla facciata di quella di sinistra una bella epigrafe italiana risalente al 1915; nel cartiglio in basso a sinistra i nomi di alcuni ufficiali (cap. Cabiati M., ten. A.A. Ugon, s. ten. Zunina, s. ten. Russi A., s. ten. Leonardi).

Teleferica T 85

Monte Majo



modello

Hinterschweiger

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

1.800 m

portata

15 t in 20 ore

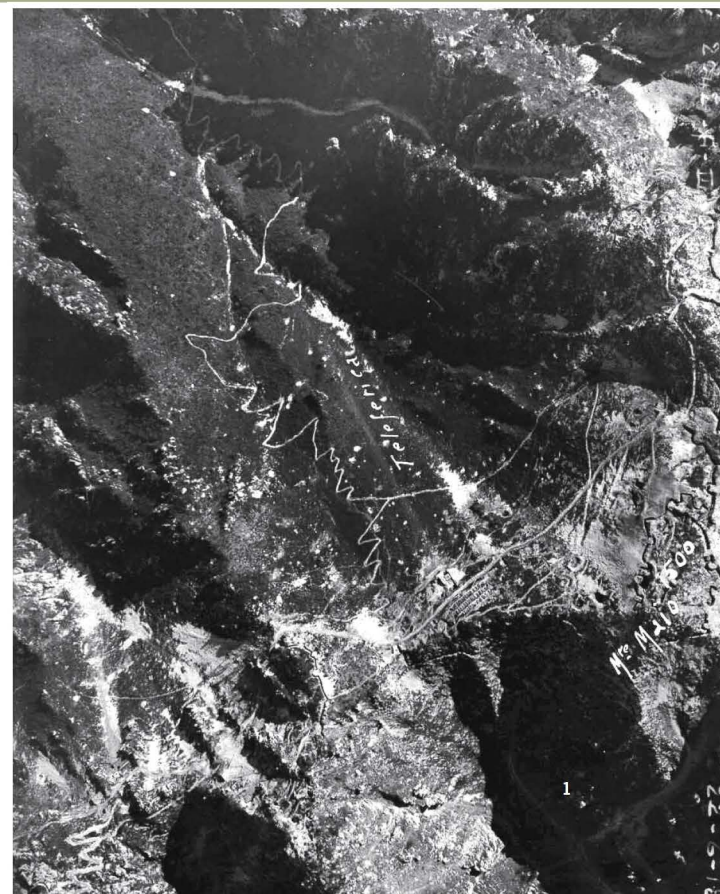
Teleferiche collegate

T 104 Monte Maggio - Valdritta
(collegamento non diretto)

Prendiamo come punto di partenza la minuscola frazione di Vanzi, poche case circondate dal verde nell'amenissima conca di Laghi: per raggiungere la località citata si veda quanto scritto a proposito della tel. T 104 Monte Maggio-Valdritta.

Quest'ultimo impianto scendeva dalla cima di monte Maggio nei pressi di Vanzi, e da lì, a breve distanza, un'altra teleferica saliva fin sotto la vetta di monte Majo, tra la quota sommitale (q. 1.499 o 1.500, secondo le carte) e un'altra parallela elevatura chiamata, nella cartografia di guerra, "dente di cane" (q. 1.506). Il **Majo** era un' importantissima posizione che invano gli italiani tentarono di strappare al nemico: chi volesse approfondire le vicende legate a quei luoghi, potrà con profitto leggere il libro che lo storico vicentino Gianni Pieropan dedicò all'anno di guerra 1916¹. Dopo l'offensiva del maggio 1916 la difesa austriaca in quelle contrade si era stabilita su una linea che si snodava per il passo della Borcola e lungo il crinale monte Maggio-Corno del Coston-monte Majo, donde si poteva facilmente control-

1 Gianni Pieropan, 1916 le montagne scottano, ed. Mursia, Milano 1979





1. Monte Majo con evidenziata la teleferica: foto aerea di ricognitore italiano scattata il 22.6.1918 (MGR 27/91)
- 2-3. Sopra, monte Majo in uno schizzo italiano con il tracciato della teleferica; nell'altra carta, in blu la linea di difesa austriaca lungo il crinale tra Corno del Coston e Majo, in rosso le linee italiane
4. Corno del Coston, resti di costruzioni militari
5. La dorsale dal Corno del Coston a monte Majo
- 6-7. Due immagini della stazione della tel. T 85 a Vanzi

lare da posizioni tutte dominanti tanto la conca di Laghi quanto le valli del Posina.

A chi volesse visitare le interessanti fortificazioni del Majo consigliamo di recarsi da passo Coe su monte Maggio, un'ora di facile passeggiata lungo la vecchia strada militare che parte accanto alla vecchia base NATO; sotto la cima del Maggio, a sinistra della strada, l'arrivo in caverna della tel. 11a Malga Milegna-Monte Maggio, e, alle sue spalle ma sull'altro versante del monte, la partenza, sempre in caverna, della tel. T 104 Monte Maggio-Valdritta.

Arrivati dunque in vetta al Maggio, si prosegue per aereo sentiero verso Borcoletta, Corno del Coston, Majo: camminata lunga, altre due ore e mezzo all'incirca, ma non molto faticosa, tutta in quota e con modesti dislivelli. Se poi la fatica o la noia del lungo cammino avessero la meglio, già fermarsi al Corno del Coston permette di visitare interessanti fortificazioni: caverne, fontane, baraccamenti, ecc. Particolarmente interessante è la sottostante q. 1.425, la cima *Hückl* degli austriaci, uno sperone roccioso traforato da caverne e potentemente fortificato.

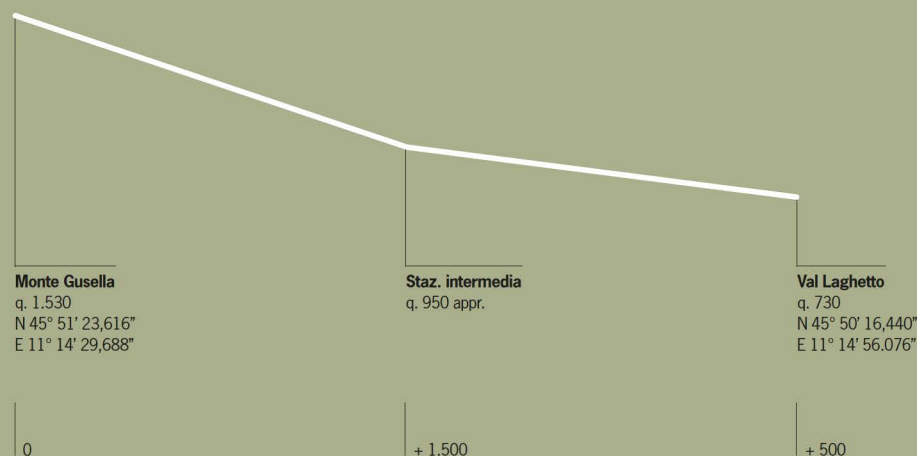
Chi preferisce per il Majo una via più diretta ma richiedente notevole fatica, da Laghi si rechi in automobile a Contrà Berta, Ossati, Contrà Xausa: di lì comincia l'erto sentiero che conduce in vetta, in circa tre ore.

Disponiamo di una carta militare austriaca che riporta il tracciato della teleferica di monte Majo, ma anche di uno schizzo assai più particolareggiato italiano (scala 1: 2.500) dell'ottobre 1917, ricavato da fotografie e rilievi, qui accanto riprodotto: l'escursionista potrà ricavarne utili indicazioni sull'ubicazione non soltanto della stazione d'arrivo della teleferica, ma anche su baraccamenti, caverne, sentieri.

Quanto alla stazione di **Vanzi**, una volta giunti alla frazione si prosegue oltre le ultime case del paese per una strada sterrata sbarrata da una stanga. Dopo pochi passi s'incontra sulla sinistra un'altura trasformata in agreste santuario dedicato alla Madonna; lì entreremo nel bosco seguendo un erboso e ben visibile sentiero ma dalla parte opposta al sacro luogo, e in pochi minuti troveremo le tracce della stazione della teleferica: plinti di cemento orientati esattamente verso la cima del Majo e caverne ricovero, il tutto semisommerso dalla vegetazione.

Teleferica T 121

Val Laghetti



modello
Bremsberg

forza motrice
forza di gravità (Schwerkraft)

lunghezza
1.500 m

portata
6 t in 20 ore

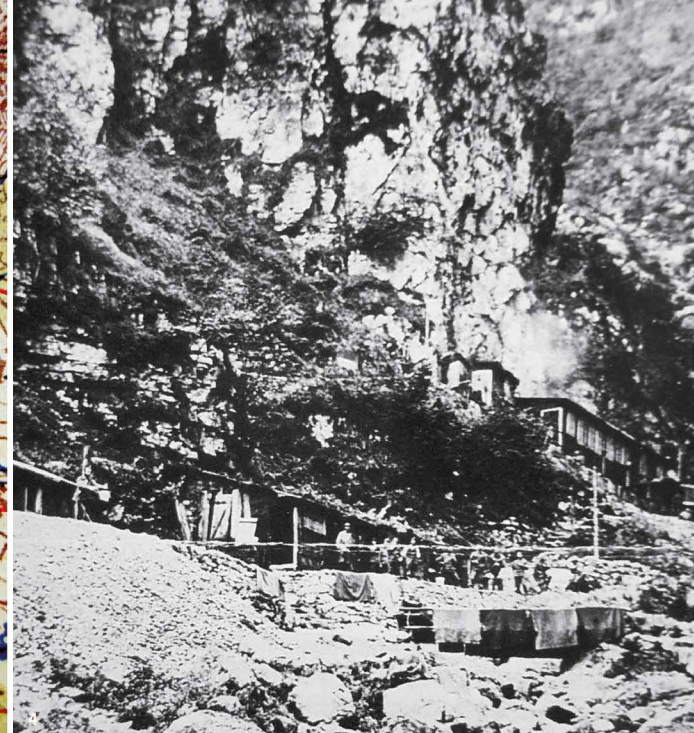
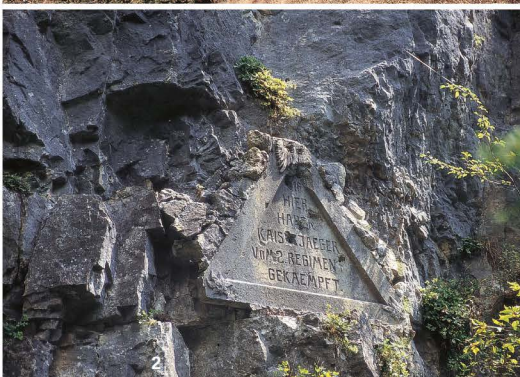
Teleferiche collegate
nessuna

La bellissima conca che, ai bordi settentrionali della pianura veneta, è compresa tra monte Majo, Maggio, Gusella e Cimon dei Laghi prende il nome di “Laghi”, denominazione dovuta alla presenza di due laghetti. Gli austriaci, dopo l'offensiva del 1916 (*Strafexpedition*), ne occupavano la parte più settentrionale con i monti che le fanno da corona, le posizioni dominanti, in montagna; le linee italiane si snodavano invece nella parte meridionale. Una serie di teleferiche permetteva un rapido collegamento tra la conca e le montagne sovrastanti, collegamento assicurato anche da sentieri e mulattiere che però, data la natura precipite dei fianchi montagnosi, risultava e risulta lungo, faticoso, difficile e praticamente impossibile al cader della neve.

La teleferica di cui qui ci occupiamo è quella che partendo, in alto, nella **selletta** compresa tra monte Maggio e monte Gusella discendeva tutta la ripidissima val Laghetto (*Laghetti* nella documentazione austriaca) giungendo, in basso, poco a monte della località Molini: oggi è percorsa dal sentiero n. 520.

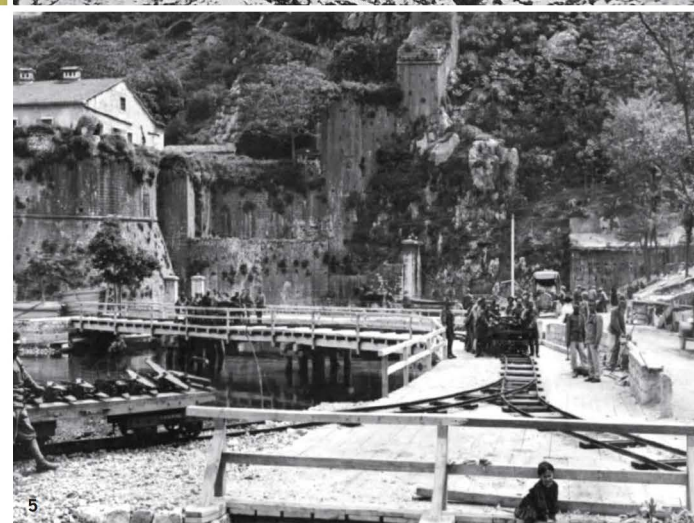
Rechiamoci dunque a passo Coe, sede di altre importanti teleferiche, e precisamente presso la vecchia

base militare NATO, al posto della quale ora si trova un laghetto artificiale, e lì imbocchiamo la strada sterrata che porta a monte Maggio. Dopo circa un quarto d'ora di cammino (la strada è chiusa al traffico) e in corrispondenza di una curva sulla destra, si troverà una deviazione verso sinistra, quasi un tratturo, che discende tra i prati verso sud; seguendo quest'ultimo, dopo una ventina di minuti di facile passeggiata giungiamo a uno slargo pratoso, con radi alberi: alla nostra destra le ultime falde di monte Maggio, a sinistra le prime di monte Gusella, davanti a noi l'altopiano termina precipitando ripido verso Laghi. Il luogo è facilmente riconoscibile per la presenza, su un dosso, di un capitello in legno: nell'avvallamento tra il capitello e monte Maggio aveva sede la stazione a monte della teleferica, la sottostante valle è appunto la val Laghetto: non resta nulla dell'antica stazione, che evidentemente aveva strutture totalmente in legno, se non la spianata per ricevere e inviare i vagoncini. La valle non discende in linea retta verso Molini, con la conseguenza che la linea doveva subire, press'a poco a q. 950, una deviazione verso sinistra per giungere quindi non a Molini, come ci si aspetterebbe, ma un po' più a mon-



1. La selletta dove era la stazione a monte della teleferica
2. Sulla epigrafe sono incise queste parole: 1916 Hier haben Kaiserjaeger vom 2. Regiment gakaempft (1916 - Qui hanno combattuto i Kaiserjaeger del 2° reggimento)
3. Visibile la Feldbahn (ferrovia campale) che univa la stazione della teleferica, in alto al centro, alla frazione Vanzi
4. L'ospedale da campo di Val Laghetti (da L. Carollo, Guida escursionistica della valli di Posina, di Laghi e dell'altopiano di Tonezza, La Serenissima, Vicenza 1996)
5. Un esempio di Feldbahn (da Die Seilbahn Cattaro - Cetinje Skurda - Seilbahn Cattaro-Krstac I., cit., pag 35)

te, in un luogo defilato alla vista dell'avversario, dove, ed ecco la spiegazione, c'era anche un ospedale militare. Nei pressi un plinto costruito di massi e cemento, alcune caverne ricovero, resti di strutture militari, e una bella lapide sulla roccia a fianco del sentiero. Avanziamo dunque l'ipotesi che la teleferica servisse soprattutto alle esigenze dell'ospedale, che si trovava a ridosso della linea di combattimento, potendone assicurare rifornimenti sicuri e rapidi, visto che in alto, su in montagna, l'offesa nemica era assai meno preoccupante. Il fatto poi che la forza motrice fosse quella di gravità, suggerisce che il traffico si svolgesse prevalentemente dall'alto in basso. Segnaliamo ancora come la cartografia austriaca indichi una ferrovia a scartamento ridotto (*Feldbahn*) che collegava Molini, sbocco di due teleferiche (tel. T 84 e T 121) con le vicinanze di Vanzi, località di arrivo e partenza di altri importanti impianti a fune (tel. T 85 e T 104). Per visitare la stazione a valle dell'impianto, ci si dovrà ovviamente recare a Laghi: suggeriamo di scendere seguendo il suggestivo percorso attraverso il passo della Borcola, alla testata della valle di Terragnolo; altrimenti si potrà percorrere la val d'Astico, passare per Arsiero e deviare



infine a Castana. Giunti a Laghi si prosegue per **Molini** e li, lasciata l'automobile nei pressi di un allevamento ittico, dove la strada ha il suo termine, si segue l'indicazione per la val Laghetto: in meno di mezz'ora si troverà la località sopra indicata, un tavolino in legno con una panchina a fianco del sentiero aiuterà a riconoscere il luogo. Subito prima, sulle rocce, c'è la lapide cui accennavamo, poco dopo una caverna ricovero.

Teleferica T 84

Molino



modello
Bremsberg

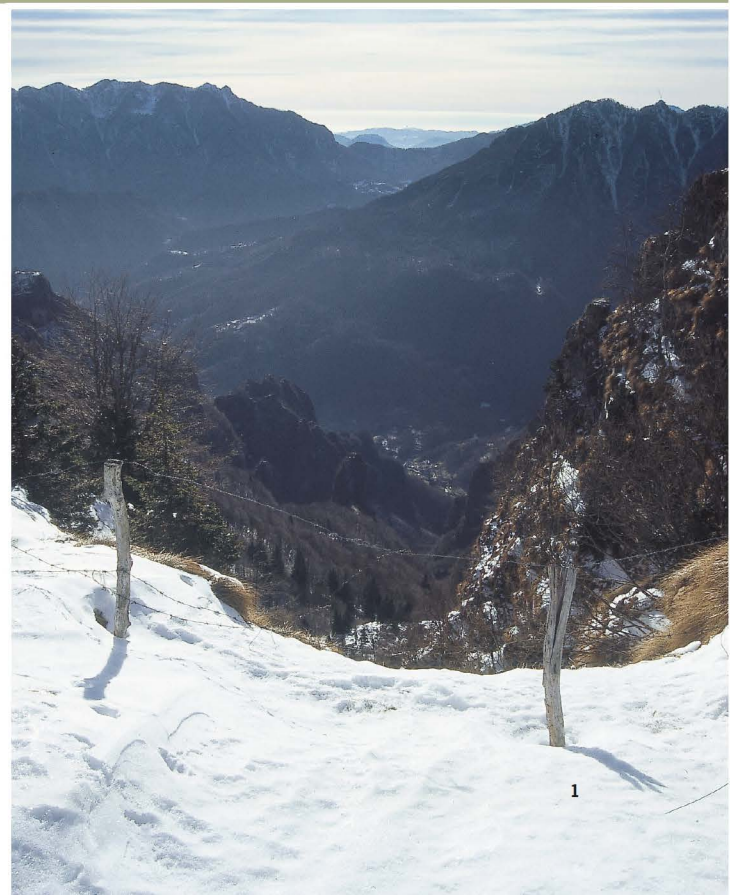
forza motrice
motore a nafta

lunghezza
1.700 m

portata
20/2 t in 20 ore

Teleferiche collegate
nessuna

Era questa una delle teleferiche che mettevano in comunicazione l'orlo dell'altopiano, nella zona di monte Maggio e monte Gusella, con la sottostante conca di Laghi: per la quale ultima si veda quanto già scritto a proposito della tel. T 121 Val Laghetti. La tel. T 84 percorreva un'altra ripida e angusta valle, la val Gusella, la quale, come la val Laghetti, confluiva nella località Molini, facilmente raggiungibile in automobile da Laghi. Da Molini incidono il ripido fianco di monte Gusella due valli che si aprono a raggiera, a occidente Laghetti, a oriente Gusella. E come la tel. T 121 terminava in posizione defilata poco a monte di Molini, nascosta tra gli incombenenti fianchi dell'angusta valle, anche la tel. T 84, di cui qui parliamo, aveva termine prima di uscire dalla gola, evidentemente per mettere la stazione al riparo dal tiro nemico. Giunti dunque a **Molini**, si prenda il sentiero a destra, ben segnato, della val Gusella, e lo si risalga per circa un quarto d'ora; superato il greto di un torrentello, sulla destra e poco più in alto si noterà una spianata, resti di manufatti in pietra, fili di ferro e altre tracce di più recenti teleferiche. Sulla base della carte dell'epoca abbiamo ravvisato con discreta sicurezza proprio





2



3

1. Val Gusella: sullo sfondo, a destra, il monte Majo, a sinistra il Novegno
2. L'arrivo della teleferica in Val Gusella, poco sopra Molini
3. Plinto della stazione a monte, presso la malga Campoluzzo di mezzo; sullo sfondo la Cima di Campoluzzo

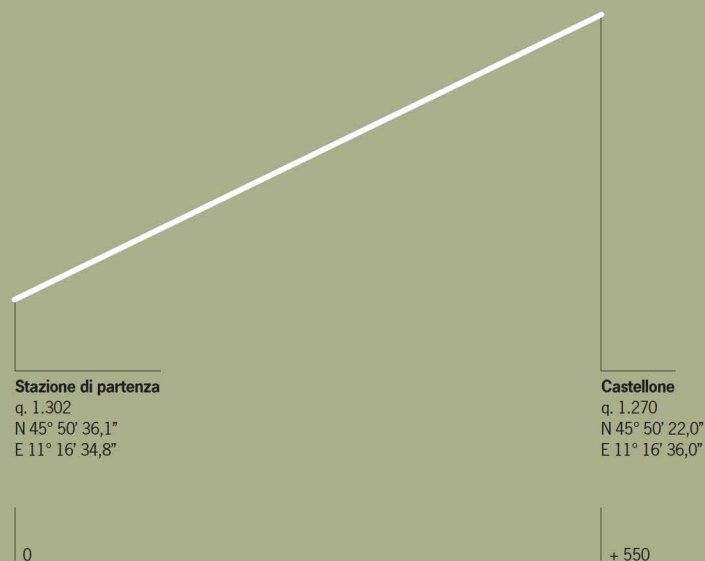
in quel punto l'arrivo dell'impianto che discendeva per 1.700 metri dai bordi della media valle di Campoluzzo. Quest'ultima, di grande bellezza e suggestione paesaggistica, sbocca a passo Coe, esattamente all'altezza della vecchia base NATO; lì, accanto al cancello d'entrata, una strada sterrata bloccata da una stanga porta a monte Maggio, a fianco di essa un'altra sterrata scende giù per Campoluzzo. La via è aperta al traffico, ma consigliamo di percorrerla a piedi per meglio apprezzare la natura ancora incontaminata dagli impianti sciistici che invece hanno ormai snaturato passo Coe. Scendiamo dunque: dopo circa venti minuti una stanga e un muretto segnano l'antico confine tra Austria e Italia, ora tra provincia di Trento e di Vicenza; quindi un'ampia prateria, ai bordi della quale si erge la malga Campoluzzo superiore. Procediamo ancora, prima in piano e poi in leggera discesa fino alla **malga Campoluzzo di mezzo**. Qui abbandoniamo la strada maestra e seguiamo invece un tratturo erboso che, sulla destra, ci porta in pochi minuti fino al ciglio del monte. Seguendo un sentierino che sale sulla destra arriveremo ai resti del plinto della teleferica, poco discosto dalle caverne ricovero. Il sentiero cui ab-

biamo accennato, proseguendolo, ci permette di aggirare monte Gusella transitando a mezza costa delle sue pendici meridionali, e in meno di un'ora ci conduce alla partenza della tel. T 121, accanto a un capitello in legno che ne consente una facile identificazione. Di lì potremo seguire una stradella erbosa che in breve ci riconduce alla base NATO da cui siamo partiti.

Segnaliamo ancora (cfr. tel. 121) come la cartografia austriaca indichi una ferrovia a scartamento ridotto (*Feldbahn*) che collegava Molini, sbocco di due teleferiche (tel. T 84 e T 121) con le vicinanze di Vanzi, località di arrivo e partenza di altri importanti impianti a fune (tel. T 85 e T 104).

Teleferica T 87

Castelli I



modello

Handaufzug
teleferica a mano

forza motrice

a mano

lunghezza

650 m

portata

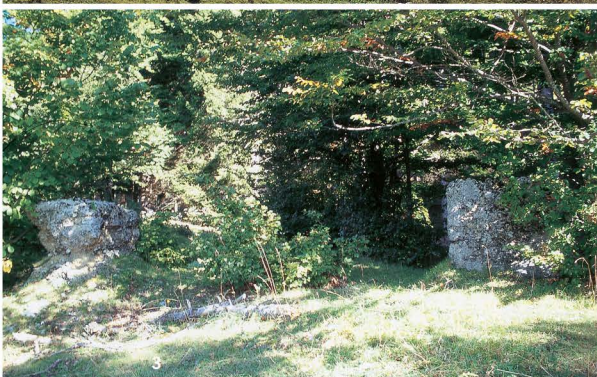
non indicata

Teleferiche collegate

nessuna

Chiariamo preliminarmente che la cartografia austriaca designa questo impianto con la sigla T 88, ma è un evidente errore, come si ricava dall'elenco ufficiale austriaco: la tel. T 88, un impianto assai più breve, era lì vicino, sotto la cima del Cimon dei Laghi (e difatti il nome suo era *Cimon dei Laghi*), mentre la teleferica di cui qui trattiamo era detta *Castelli I* in quanto collegava la bassa valle di Campoluzzo con il Castellone; due altri brevi impianti (*Castelli II* e *Collegia*) proseguivano più in basso. Il Castellone è dunque un picco boscoso che domina la parte superiore della ripidissima e selvaggia valle Scarabozza che, percorsa da un sentiero, scende nella conca di Laghi, a Menara per la precisione. Il Castellone fu potentemente fortificato, e merita una visita, vuoi per le opere belliche vuoi per lo stupendo panorama che si ammira dalla sua cima (q. 1.293), dove fu ricavato un osservatorio. Poco sotto la vetta si troverà facilmente l'entrata a un sistema abbastanza esteso di gallerie con feritoie, visitabili senza pericolo alcuno, ovviamente munendosi di una torcia elettrica; a fianco dell'ingresso alle gallerie, in uno slargo ricavato dal terreno roccioso e incombente sulla valle Scarabozza, la stazione d'arrivo





1. Panorama dal Castellone; sullo sfondo il monte Summano e la pianura veneta
2. Bassa valle di Campoluzzo: accanto agli abeti parte il sentiero che scende verso il Castellone
3. Plinti della stazione di partenza
4. Il Castellone
5. Fortificazioni sulla cima

della teleferica, facilmente riconoscibile per lo scavo del terreno, ora in parte colmato, che si effettuava per evitare che i vagoncini, arrivando, toccassero il suolo. Ma andiamo con ordine; per giungere alla stazione di partenza, più alta rispetto al Castellone, bisogna partire da passo Coe e imboccare la strada sterrata che scende nella valle di Campoluzzo partendo dalla ex base NATO, e percorrerla tutta: si passerà dinanzi alla malga Campoluzzo superiore, a quella di mezzo, a quella inferiore e, infine, alla **malga Campo Azzarom**. Sono diversi chilometri, il tempo richiesto è di circa un'ora e mezzo di facilissima e amena passeggiata, ma volendo si può transitare anche in automobile, benché il fondo stradale sia in più punti assai rovinato. Giunti all'altezza di malga Campo Azzarom, pochi metri dopo s'imboccherà un sentiero che scende sulla destra nella selvaggia valle Scarabozza: a fianco della via un paletto che porta dipinto il segno bianco e rosso dei sentieri. Poco dopo, sulla destra, un antico cippo confinario del comune di Arsiero (1762 C.A.) e fatti ancora pochi passi, sempre sulla destra appaiono, di là da un basso muretto, i plinti in cemento della teleferica: di fronte si erge, levandosi

minaccioso dal basso, il **Castellone**. Continuando per il sentiero si arriverà a un punto contrassegnato da alcuni cartelli che indicano le varie mete; lì giunti, sarà meglio scendere a vista per un ripido ma breve prato fino a un'evidente selletta in cui fu scavata una trincea e quindi risalire per esili tracce di sentiero, tenendosi sul versante della valle Scarabozza, fino allo slargo sopra indicato, circa 20 metri sotto la vetta, dov'era l'arrivo dell'impianto a fune. Sulla sinistra le caverne, poco più in su la vetta. L'accesso al Castellone è sicuramente disagevole, poco visibile il sentiero e assai erta l'ascesa, ma molto breve: varrà la pena sopportare il fastidio per giungere in vetta a quell'antico nido d'aquila: usiamo questa metaforica espressione anche perché a noi stessi è capitato, visitando quei luoghi, di vedere il maestoso rapace pigramente volteggiare tra le rupi della selvaggia valle Scarabozza.

Ricordiamo infine che la stazione di partenza era a quota più elevata di quella d'arrivo: il che determinava il fatto che per movimentare i vagoncini fosse bastevole la forza di gravità, senza bisogno dunque di ricorrere a motori d'alcun genere.

Teleferica T 86

Strada di Campoluzzo



modello

Bremsberg

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

250 m

portata

5 t in 20 ore

Teleferiche collegate

nessuna

Questo breve e leggero impianto partiva dunque, come suggerisce la sua denominazione, dalla strada di Campoluzzo. Quest'ultima è una magnifica sterrata che parte da passo Coe, accanto alla vecchia base NATO ormai demolita tranne una piazzola di lancio trasformata in museo, e all'edificio-monumento di malga Zonta; percorre tutta l'incautevole e incontaminata valletta transitando per malga Campoluzzo superiore, di mezzo, inferiore e Campo Azzarom. Segue quindi l'andamento della parte meridionale di monte Toraro per ricongiungersi al passo della Pianella all'altra sterrata che sale da Castana e giunge nei pressi del rifugio Rumor, poco sotto il valico di Valbona. La carta generale delle teleferiche austriache segna questo breve impianto che, poco prima del passo della Pianella, scendeva giù per la ripida valle Cucca, 250 metri sotto strada. È una carta con scala 1:75.000, che non permette quindi un'esatta definizione del punto di partenza e di quello di arrivo; in altre carte da noi consultate, vuoi austriache vuoi italiane, questa teleferica non viene riportata, sicché soltanto con una certa approssimazione è possibile stabilire dov'essa fosse situata. Ci ha tuttavia soccorso l'osservare come lungo tutta la strada di Campoluzzo si snodasse la

linea difensiva austriaca e come là dove l'impianto a un dispendio doveva essere, dal fianco del monte si sporge uno sperone che domina la **valle Cucca** (l'abbiamo cerchiato in giallo) sul quale tuttora sono visibili manufatti militari: la distanza tra quest'ultimo e la strada corrisponde alla lunghezza della teleferica, che dunque serviva con ogni probabilità a rifornire tale avamposto. Aggiungiamo anche che sul retro di tale sperone è stata scavata una sorta di grande nicchia, che sarebbe potuta essere destinata ad accogliere i carichi che scendevano dalla strada. Usiamo sempre il condizionale perché, come quasi sempre capita con impianti di assai modeste dimensioni, non si trovano tracce certe: abbiamo dunque indicato come approssimativa la localizzazione della stazione della tel. T 88.

Consigliamo tuttavia questo itinerario per altre interessanti vestigia belliche, che ora indicheremo. Bisogna, dicevamo, discendere lungo tutta la valle di Campoluzzo: la strada è percorribile, proprio volendo, in automobile fino a circa 300 metri dopo la malga Campo Azzarom, poi un divieto inibisce il transito ai veicoli: fin lì, procedendo a piedi, ci vuole circa un'ora e mezzo. Già all'altezza della malga Campoluzzo di mezzo si può fare una breve digressione,



1. L'avamposto probabilmente servito dalla teleferica
2. Epigrafe all'altezza della malga Campoluzzo inferiore
3. La linea difensiva austriaca lungo la strada di Campoluzzo segnata in rosso in una carta militare italiana; il cerchio indica l'avamposto
4. Il "cappello del vescovo"
- 5-6. Lapide e galleria lungo la strada tra la malga Campo Azzarom e il passo della Pianella
- 7-8. Due possibili posizioni della stazione a monte della tel. T 86

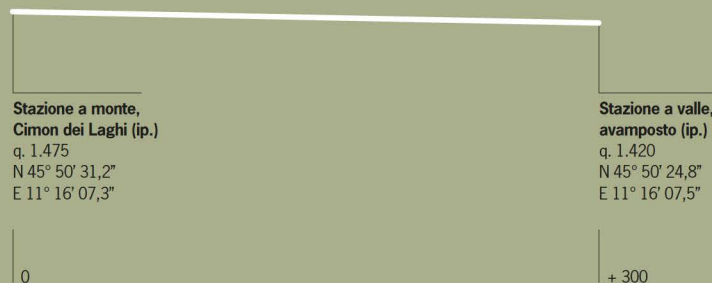
un quarto d'ora, per andare a vedere il plinto della tel. T 84, per la quale si veda la corrispondente scheda. Giunti all'altezza della malga Campoluzzo inferiore, ben visibile sulla destra tra i prati, si scorderà a fianco della strada un'interessante epigrafe dei militari italiani, risalente al 1915 e dunque prima dell'arrivo in quelle contrade degli austriaci, in ricordo dei compagni caduti *per la più grande Italia*: il monumentino venne recuperato e riposizionato anni fa da Valter e Luca Borgo, benemeriti appassionati di epigrafi della Grande Guerra. Consigliamo anche al pio escursionista una digressione alla vicina malga, per visitare un'inusitata e rustica cappella dedicata alla Madonna. Procedendo si giunge in breve all'altezza della malga Campo Azzarom, poco dopo la quale un paletto col tradizionale segno bianco e rosso dei sentieri, indica l'inizio di quello che scende nella selvaggia valle Scarabozza: è anche la via che porta al Castellone e alla tel. T 88, i cui plinti sono a breve distanza: vedi quanto scritto in proposito. Ancora avanti, e si arriva al punto in cui è d'obbligo procedere a piedi; sulla destra belle vedute del Castellone, ben presto sotto strada l'interessantissima posizione detta "Cappello del Vescovo" o anche "Toresela", o ancora "Torosella", straordinario

punto d'osservazione: la discesa è breve ma ripidissima, e così la risalita, ma ne varrà la pena. Procedendo di poco, ecco che la strada passa sotto una breve galleria artificiale munita di varie feritoie e, poco dopo, una lapide lasciata dai soldati italiani prima che li arrivassero gli austriaci, dopo la *Strafexpedition* del maggio 1916.

Poco dopo, all'inizio di una larga curva sulla destra, una grande vasca dell'acqua in cemento seminasosta dalla vegetazione, ai bordi della via; sopra la strada un'impressionante frana scende dalla montagna, è il "Giaròn di Toraro". Nel compiere l'ultima parte del tragitto, è possibile scorgere sottostrada, vegetazione permettendolo, la posizione difensiva austriaca che, secondo noi, era servita dalla tel. T 86: con un binocolo si possono distinguere scavi, tratti di trincea, imbocchi di gallerie. Circa duecento metri dopo la frana di cui abbiamo detto, partiva la teleferica, seguendo un vallone naturale ben visibile dalla strada. Diamo le coordinate di un punto in cui, esilissimo indizio, accanto alla strada c'è uno slargo e, sotto, scende precipite il vallone; la stazione poteva essere anche qualche decina di metri più oltre, anche lì uno slargo e i resti di un basamento di pietre.

Teleferica T 88

Cimon dei Laghi



modello

Handaufzug
teleferica a mano

forza motrice

a mano

lunghezza

350 m

portata

5 t in 20 ore

Teleferiche collegate

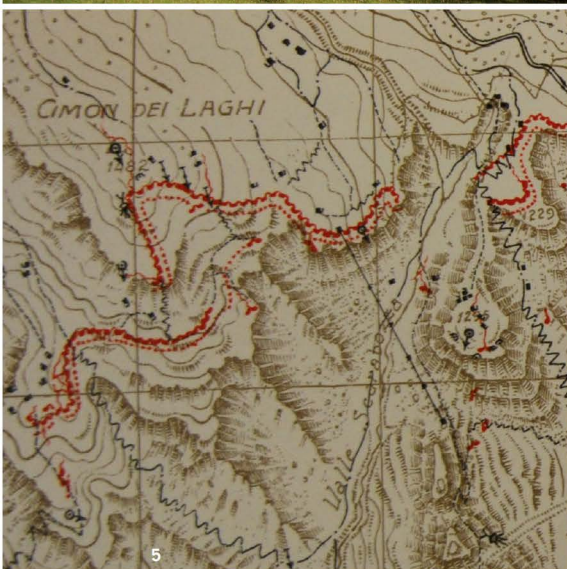
nessuna

La carta generale austriaca delle teleferiche (scala 1: 75.000) nonché l'elenco di esse riporta la tel. T 88 Cimon dei Laghi: purtroppo non abbiamo a disposizione altri elementi, altre carte più dettagliate per stabilire l'esatta ubicazione di tale impianto. Si trattava per giunta di una linea a fune azionata a mano, dunque un teleforo, di modesta portata; possiamo immaginarcela: due pali alla partenza e due all'arrivo, che sostengono un cavo a cui è appeso un vagoncino con una fune ad esso collegata, per frenarlo in discesa, tirarlo in salita. Di quelle teleferiche, insomma, di cui non rimane traccia, per la disperazione di colui che ne cerca le vestigia.

Stabiliamo innanzitutto la località: **il Cimon (o Cimone) dei Laghi** è una boscosa dorsale che prendendo inizio sopra malga Campoluzzo di mezzo si protende verso sud-est, fungendo da spartiacque tra la valle di Campoluzzo da una parte e la conca di Laghi dall'altra, ed esaurendosi sui precipiti fianchi della selvaggia valle Scarabozza. Dall'altra parte di quest'ultima, proprio di fronte al Cimon, s'innalza il Castellone, dov'era l'arrivo della tel. T 87 Castelli I: rimandiamo a quanto scritto a proposito di quest'ultima per quanto concerne la valle di

Campoluzzo; arrivati dunque in automobile o a piedi a malga Campoluzzo di mezzo, si proceda lungo il tratturo che sale verso destra, che è poi la via per raggiungere la vicinissima stazione della tel. T 84 Molino; si incontra quasi subito una deviazione verso sinistra, un altro tratturo che procede quasi in piano, ed è per di là che bisognerà proseguire per circa venti minuti. Si giunge a una selletta; salendo a destra, dopo pochi metri si potrà esplorare una postazione militare poco sotto il sentiero, dov'esso è sbarrato da un filo di ferro. Ma per il Cimon bisognerà procedere dritti alla selletta, ancora un centinaio di metri circa, e si raggiunge il culmine, q. 1.480 (o 1.482, secondo le carte).

Dove fosse situata la stazione a monte della tel. T 88 non è per nulla chiaro. I pochi elementi di cui disponiamo sono i seguenti: essa era situata a una quota di poco inferiore a quella della vetta, scendeva in direzione sud-sud est, raggiungeva una posizione leggermente più alta rispetto all'arrivo della vicina tel. T 87 che scendeva al Castellone; l'impianto era lungo 350 metri. Inoltre vuole la logica, nonché l'osservazione delle altre teleferiche, che gli impianti a fune, quando possibile, fossero fatti



1. Malga Campoluzzo di mezzo; a sinistra, il tratturo che mena al Cimon dei Laghi
2. Prima della vetta del Cimon dei Laghi un ripidissimo vallone scende a Molini di Laghi
- 3-4. Il trincerone che scende dalla vetta del Cimon dei Laghi; a destra, l'ipotetico luogo di arrivo della teleferica
5. Le linee austriache in una carta italiana, visibile il trincerone che da q. 1.482 scende all'avamposto citato nel testo
- 6-7. Due postazioni ai bordi della posizione descritta nel testo

transitare per percorsi naturalmente facili e protetti, quali valli, forre, ecc. Nel caso nostro è possibile notare subito prima della vetta un ampio e precipite vallone che scende verso Laghi: in fondo, lontani, gli abitati di Molini e Vanzi. Noi crediamo che la teleferica scendesse giù per esso, e abbiamo ipotizzato che la partenza fosse in un punto dove il muretto a secco che corre lungo la cresta del monte s'interrompe e permette di entrare in un piccolo terrazzo che presenta, per terra, tracce di un lastricato in pietre; poco discosto i resti di due scavi nel terreno, un tempo probabilmente coperti (rifugi, depositi?).

Poco più in su c'è il punto più alto del Cimon, immediatamente sotto il quale si notano due caverne e un trincerone che da esse dipartendosi scende lungo la cresta boscosa. Invitiamo a seguirlo, la discesa è ripida ma non troppo, il terreno non presenta alcun pericolo, e in una decina di minuti si arriva a un piccolo ripiano dove la trincea termina ed è possibile visitare alcuni manufatti militari: due postazioni in cemento che guardano verso Laghi, sul rovescio del luogo un'ampia caverna, presenza quasi costante all'arrivo delle teleferiche, accanto a quest'ultima una sorta di terrazzo, bordato da rocce, orientato per-

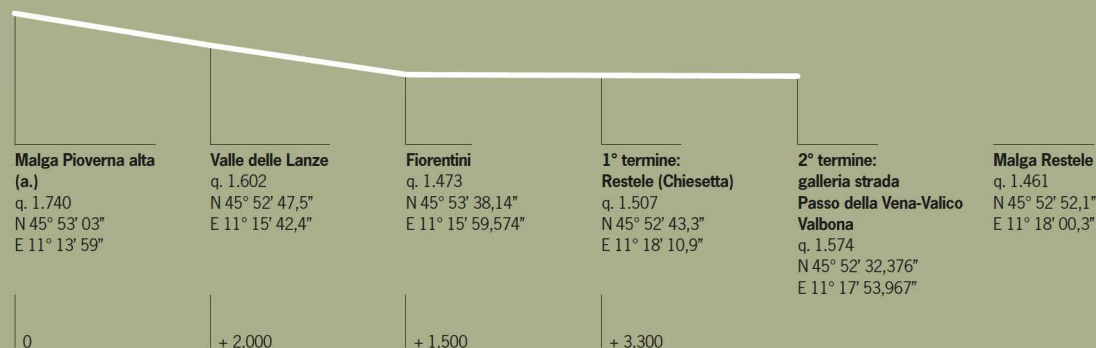
fettamente verso l'ipotetica stazione di partenza. Questi elementi ci hanno fatto ipotizzare che il piccolo impianto del Cimon servisse a rifornire l'**avamposto**, dal quale la vista sulla parte alta della sottostante conca di Laghi è straordinaria: si faccia molta attenzione, siamo sul bordo di un abisso. C'è però una difficoltà, e cioè la distanza tra i due punti, arrivo e partenza, verrebbe ad essere di circa 50 metri inferiore ai 350 dichiarati.

Altra ipotesi: sotto la nostra posizione, ricoperto dalla boscaglia c'è uno sperone roccioso che è ben visibile nella fotografia n. 2; anche lì correvano linee di difesa austriaca, anche lì scendendo dal vallone sarebbe potuta arrivare la teleferica, solo che in questo caso si presenta una aporia contraria a quella di prima: la distanza è superiore a 350 metri. Riconosciamo però che non abbiamo esplorato questa seconda posizione, il luogo si presenta troppo scosceso, l'accesso eccessivamente arduo e difficoltoso.

Ricordiamo infine che nelle immediate vicinanze del Cimon dei Laghi è possibile visitare le stazioni delle tel. T 84 Molino e T 88 Castelli I: molto interessante quest'ultima per le fortificazioni in vetta al Castellone.

Teleferica campale S.O.F. a-b Malga Pioverna - Osteria Fiorentini

Teleferica campale S.O.F. c Osteria Fiorentini - Passo della Vena



modello

a-b) Bleichert M 150
c) Bleichert M 150

forza motrice

a-b) motore a benzina
c) motore a benzina

lunghezza

a-b) 3.500 m
c) 3.451 m

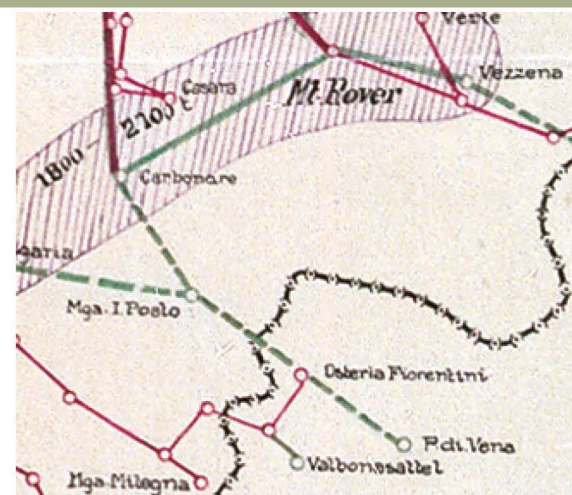
portata

a-b) 100 t in 20 ore
c) 100 t in 20 ore

Teleferiche collegate

11b Coe - Pioverna
T 80 Valbona

Descrivendo la tel. 11b Coe-Pioverna s'è visto come i rifornimenti provenienti da Folgaria riuscissero a salire fin nei pressi di **malga Pioverna alta**, a q. 1.740. Di lì il tracciato di un'altra teleferica (S.O.F. a)¹ procedeva verso est, formando così un angolo retto con il tracciato dell'impianto che saliva da passo Coe, e scendeva a quote più basse, lasciando prima alla sua destra la quota 1.778 di monte Pioverna, poi Costa d'Agra, passando quindi accanto al baito Paruia, ancor oggi esistente di fronte alla testata di monte Coston, e finalmente terminando tra i prati dell'alta **valle delle Lanze**: rimangono ancor oggi vestigia abbastanza evidenti della stazione, basterà portarsi poco a valle del tratturo proveniente dal baito Paruia, aiutandosi con la carta geografica riportata a pag. 233 e col GPS. Il luogo, un tempo di rara e incontaminata bellezza, è stato purtroppo di recente svilito dagli impianti sciistici e dal tracciato delle piste. Le carte da noi consultate, vuoi italiane vuoi austriache, sono concordi nell'indicare il tracciato testé descritto,



¹ S.O.F. è un acronimo che sta per *Seilbahn Oberleitung Folgaria* (Comando teleferiche Folgaria)



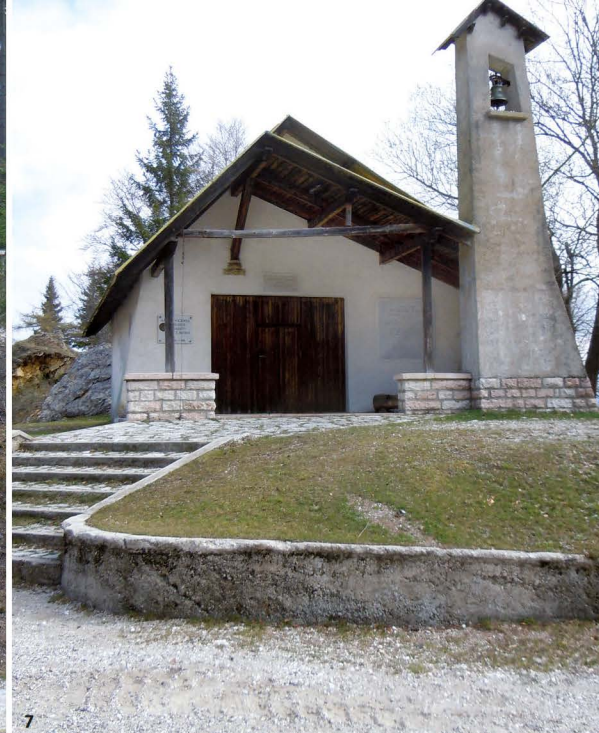
-
1. Nello schizzo austriaco il tracciato della teleferica S.O.F. a-b-c e di altri impianti a fune
-
- 2-3. Valle delle Lanze, resti della stazione della teleferica
-
- 4-5. Plinti della teleferica ai Fiorentini
-

comprovato del resto dalle vestigia rimaste; segnaliamo però per completezza che in una carta austriaca dell'inizio del 1918 si nota una variante, e cioè da Pioverna la teleferica è indicata attestarsi sulla cima di monte Coston e di lì scendere ai Fiorentini: è dunque possibile che ci sia stata una variazione di percorso. Non abbiamo però potuto fare ricerche in proposito in quanto gli impianti sciistici hanno del tutto sconvolta la fisionomia del Coston, in particolare la testata.

Nel punto della valle delle Lanze cui abbiamo prima accennato, il tracciato della teleferica (da qui in poi S.O.F. b) piegava bruscamente verso sinistra, formando nuovamente un angolo retto con il tronco precedente che scendeva da Pioverna, e raggiungeva direttamente la località **Fiorentini**, pochi metri sopra la strada asfaltata, appena prima dell'inizio della carrareccia che percorre in tutta la sua lunghezza la valle delle Lanze. Lì si trovano tuttora notevoli resti in calcestruzzo dell'importante stazione della teleferica, e del resto tutta la zona dei Fiorentini è ricca di interessanti testimonianze storiche: accanto alla cosiddetta "osteria" dei Fiorentini una fontana costruita dai soldati austriaci (*Hessen-Rainer 1916 Brunnen*), poco

dopo il bel monumento con una lunga epigrafe (*Wanderer, kommst du nach Salzburg...*) nel cimitero del 59° reggimento *Rainer*; prima dei Fiorentini, accanto al ristorante prospiciente gli impianti sciistici di monte Coston, un altro monumento austroungarico, di recente ben restaurato, eretto nel 1917 a ricordo della visita dell'imperatore Carlo alle truppe: *Grati princeps et patria – Carolus imp. et rex* recita un'epigrafe latina. Continuando ancora verso passo Sommo s'incontra, e una visita è d'obbligo, forte Cherle, dove giungeva una teleferica dalla sottostante frazione di Cueli. Continuando ancora si vedrà, alla destra della via, il piccolo cimitero del forte; subito dopo, ma a sinistra, la cosiddetta Scala dell'Imperatore, lunghissima serie di scalini che sale nel bosco fino ai resti di un ospedale militare; poco dopo, ancora sulla sinistra, una galleria magazzino.

Ma torniamo al punto in cui la teleferica proveniente da Pioverna piega verso sinistra, come si diceva, in direzione dei Fiorentini. Di lì partiva un altro tronco (tel. T 80) che risalendo la boscosa valletta tra il Coston d'Arsiero e la Cima Valbona, giungeva alla Forcella Molon, dove la strada per il forte italiano di Campomolon s'interseca



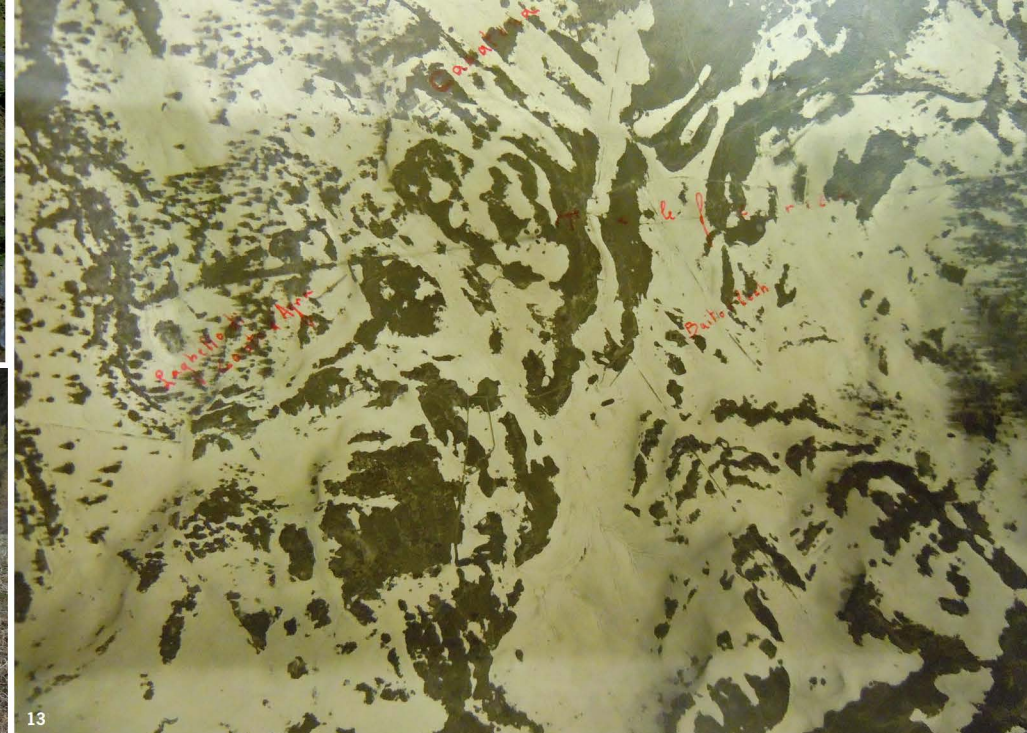
con quella che, per l'appunto alla Forcella, discende verso malga Campomolon di dentro, per ricollegarsi quindi con la via maestra, poco dopo i Fiorentini: tutti splendidi tracciati tra i boschi, da percorrere a piedi o in bicicletta.

Discorriamo infine dell'ultimo tratto, il "c", di questa teleferica, tratto in realtà un poco enigmatico per la non univocità delle informazioni che ricaviamo dalla superstita documentazione.

Le informazioni riportate all'inizio di questa scheda ci dicono che dai Fiorentini si staccava una linea a fune lunga 3.451 metri che arrivava al **passo della Vena**, per raggiungere il quale basterà proseguire dopo i Fiorentini per pochi chilometri: lì una strada scende verso Tonezza del Cimone, aggirando a nord lo Spitz Tonezza (cfr. tel. T 94), un'altra, sulla destra, porta al valico di Valbona e quindi a passo Coe. Tra le due una terza strada, chiusa però al traffico, che aggira verso sud lo Spitz Tonezza e si ricongiunge alla strada per Tonezza. In corrispondenza di questo trivio fu eretta dai Forestali nel 1961 una cappelletta, che essi vollero dedicare al loro patrono, S. Giovanni Gualberto: la località è denominata Baiti Restele.

Una carta austriaca (1:75.000) la riporta, segnando una leggera deviazione verso destra in località Fratte, poco a ovest della partenza della vecchia seggiovia per monte Campomolon, e un'altra più precisa (1:25.000) carta austriaca riporta analogo tracciato. Dunque, in base a tali testimonianze, possiamo affermare che tale impianto terminava al **Baito Restele**, poco a nord della strada, ovvero nelle vicinanze della sunnominata chiesetta. Il costolone che da lì si diparte con direzione nord-sud, si rivela ben adatto ad accogliere la stazione d'arrivo, tuttavia non abbiamo trovato in loco tracce evidenti o sicuramente riferibili a una stazione d'arrivo.

Uno schizzo austriaco del 25.1.1917 (*Seilbahnen im Bereiche der 11. Armee*), qui parzialmente riprodotto (pag. 64), dà questa teleferica come "in progetto" (linea verde tratteggiata), e un altro schizzo non datato del comando della 3ª divisione austriaca di fanteria non riporta il tratto Fiorentini-passo della Vena; poiché infine anche la cartografia italiana dell'ottobre 1917 non traccia questa linea, ne deduciamo che la sua costruzione debba essere riferita all'ultimo anno del conflitto.



- | | |
|--------|---|
| 6. | Il cimitero militare sotto forte Cherle |
| 7. | Chiesetta al passo della Vena |
| 8. | Il monumento austro-ungarico presso il rifugio Monte Coston |
| 9. | Fiorentini: la fontana del reggimento Hessen-Rainer |
| 10. | Fiorentini: il monumento del cimitero di guerra. Il testo dice: <i>Wanderer kommst du nach Salzburg sag ihnen dort in der Heimat dass wir gefallen getreu unserem Kaiser und Land - Errichtet vom K. u. K. JR Erz. Rainer n. 59</i> (Viandante, se vai a Salisburgo di' loro, là in patria, che noi siamo caduti fedeli al nostro imperatore e alla nostra terra – Eretto dall'imperial regio reggimento Arciduca Rainer n. 59) |
| 11-12. | Malga Restele con uno dei basamenti dell'artiglieria contraerea |
| 13. | Foto aerea italiana con evidenziata la teleferica che, partendo da Pivoerna alta e passando per il rovescio di Costa d'Agra, scendeva nella valle delle Lanze. Segnato il laghetto di Costa d'Agra, la malga Casalena, un baito denominato Vlech (MC-FC) |

Prima accennavamo a una difficoltà, la quale consiste nel fatto che la carta generale austriaca delle teleferiche (1:75.000), a cui abbiamo più volte fatto ricorso, riporta sì la linea testé descritta, ma cancellata; al posto suo viene invece indicato con colore e tratteggio diverso un tracciato rettilineo, senza deviazioni o stazioni intermedie, che dai Fiorentini raggiunge le falde di monte Melignone, circa 350-400 metri a sud ovest del precedente termine, non lungi dall'attuale rifugio Melignon. Poiché la carta in questione non riporta alcuna Legenda, e quindi non siamo in grado d'interpretare la mutata simbologia, possiamo solo dedurre che probabilmente il tracciato della teleferica subì dei mutamenti. La scala non ci consente inoltre una precisa identificazione del diverso punto d'arrivo, in merito al quale possiamo soltanto avanzare un'ipotesi. Poco dopo il rifugio la strada passa in una galleria, scavata al tempo della costruzione della base NATO di monte Toraro e passo Coe. Se si sale sui prati sovrastanti l'imbocco della galleria si noterà uno slargo ricavato dal fianco della montagna rivolto proprio verso i Fiorentini; noi ipotizziamo che quello potrebbe essere l'altro punto d'arrivo della S.O.F. c.

Ad ogni modo, come già abbiamo detto, nei pressi del passo della Vena non rimane traccia alcuna di teleferiche; perciò, affinché il visitatore non se ne parta deluso, consigliamo una discesa negli ameni prati di malga Restele, che si trova subito sottostrada poche centinaia di metri prima del passo della Vena. Sotto la malga è rimasto intatto uno dei caratteristici basamenti in cemento che si usavano per porre i cannoni in posizione contraerea, e osservando bene nelle vicinanze si troveranno i basamenti di altri tre pezzi d'artiglieria, questi ultimi però sommersi dall'erba che li cela quasi completamente. Poco sotto, un rifugio sotterraneo e un po' dovunque i ripiani di baraccamenti.

Ancora più raccomandabile è la facile ascesa, meno di un'ora, allo Spitz Tonezza: molteplici vestigia della grande guerra e, soprattutto, dalla vetta il panorama è straordinario, ancorché modesta sia l'altezza della vetta (q. 1.694): per quest'ultimo consiglio rimandiamo anche a quanto scritto a proposito della T 94 Spitz Tonezza.

Teleferica T 83

Coston d'Arsiero



modello
non indicato

forza motrice
a mano

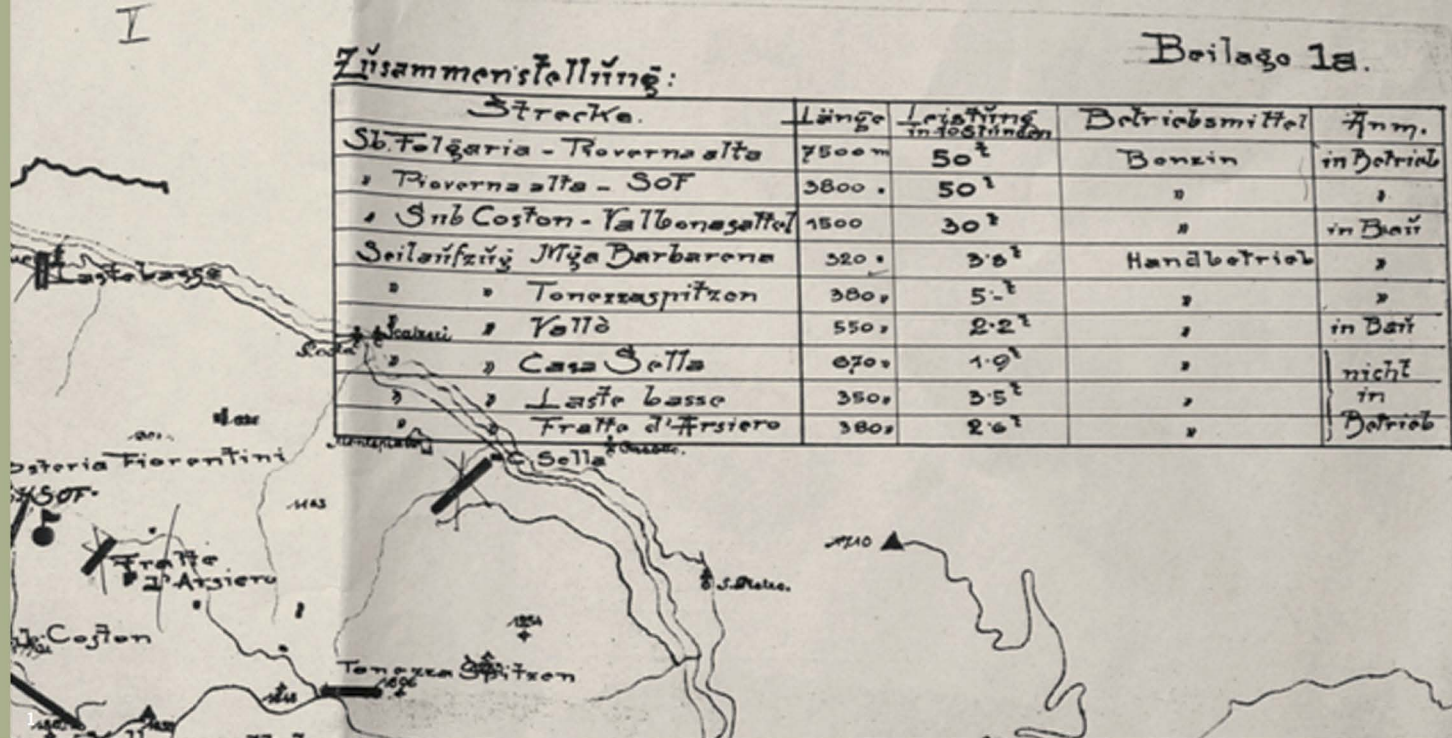
lunghezza
380 m

portata
5 t in 20 ore

Teleferiche collegate
nessuna

Il Coston d'Arsiero è una dorsale montuosa di scarsa rilevanza (q. massima 1.779 m) che si snoda esattamente in direzione nord-sud parallelamente al vicino e più noto monte Coston: tra l'uno e l'altro la valle delle Lanze, un tempo splendida e incontaminata valletta sacrificata nel 2010-11 alla cosiddetta valorizzazione turistica. Il fianco orientale del Coston d'Arsiero è lambito da una stradina sterrata che raggiunge la forcella Molon, e che ha inizio poco dopo i Fiorentini, dopo l'imbocco di un'altra strada che percorre la valle delle Lanze. La documentazione austriaca ci informa che questa dorsale montuosa era interessata da una breve teleferica azionata a mano, teleferica della quale, in verità, possiamo dire con certezza soltanto che esisteva, in quanto non è stato possibile accertare con sicurezza le altre informazioni di base: dove partiva, dove arrivava. Tale incertezza è dovuta innanzitutto alla contraddittorietà della cartografia austriaca: l'elenco per così dire ufficiale delle teleferiche ci dà un dato relativo alla lunghezza: 380 metri. Tale dato è confermato da uno schizzo (senza data) della 3ª divisione di fanteria austroungarica, a fianco riprodotto, cui più volte abbiamo fatto ricorso, che, sia pure nella sua

schematicità, traccia il percorso della teleferica in modo analogo a quello riportato nella carta generale austriaca delle teleferiche; ci informa inoltre che l'impianto non era in funzione (*nicht in Betrieb*) e, cosa strana, sul tracciato è disegnata una x, quasi a volerlo cancellare. A complicare relativamente la ricerca ha contribuito una carta da noi reperita (*Rovereto und Riva, 1:75.000, n. 5646*), anch'essa austriaca, nella quale la teleferica è sì tracciata ma viene indicata con la sigla T 53: a tale numero, però, nulla corrisponde nell'elenco delle teleferiche. Un errore, evidentemente, o forse un cambio di sigla, ma ad ogni modo posizione e tracciato corrispondono. Ciò che ha vieppiù complicato l'indagine è stata invece l'unica carta, anch'essa austriaca, con scala tale (1:25.000) da consentire una sufficiente analisi del terreno, carta nella quale la posizione di partenza corrisponde a quella delle altre carte, ma l'arrivo è situato sulla groppa del Coston d'Arsiero, anziché a lato della strada che, come prima dicevamo, ne percorre il fianco orientale: così facendo, però, la lunghezza verrebbe a essere di quasi mille metri, anziché i 384 dichiarati da più fonti. Per scrupolo ci siamo recati nella zona indicata da quest'ultima carta



1. I dati riferiti alla tel. T 83, nello schizzo denominata "Fratte d'Arsiero" sono gli ultimi della lista

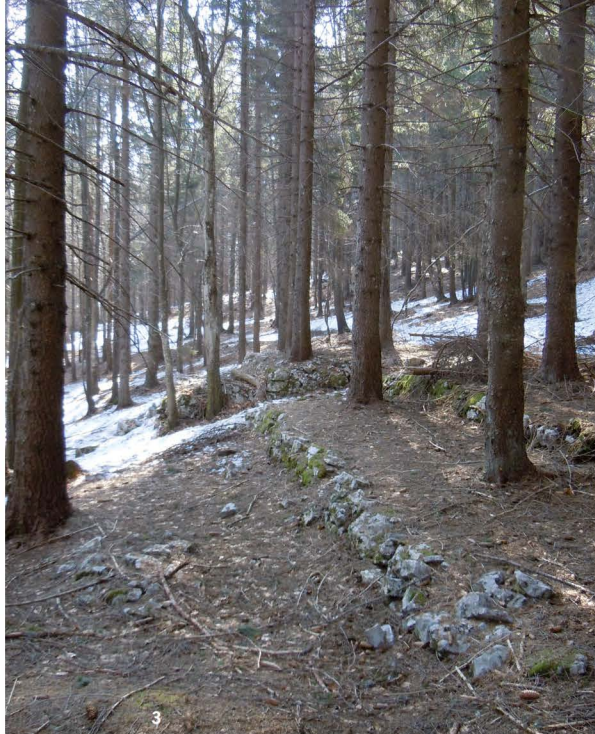
(sotto ne diamo le coordinate), senza però trovare nulla che facesse pensare a una stazione d'arrivo. Un altro errore? Concordemente la stazione di partenza si trovava ad ogni modo in una zona facilmente raggiungibile; rechiamoci ai Fiorentini, superiamoli in direzione del passo della Vena, troveremo prima l'imbocco della valle della Lanze, poco dopo la strada per la forcella Molon, poco dopo ancora, sempre sulla destra, una stradina bianca che porta alla vecchia seggiovia delle Fratte: troviamo sulla destra e oltrepassiamo una strada sbarrata da una stanga, è quella che mena a malga Fratte, e qualche metro innanzi, a sinistra, uno spiazzo con attorno miseri resti di opere militari. La base della tel. T 83 era certamente in quella zona, forse in quello slargo. Circa 400 metri a monte, a fianco della strada per forcella Molon, l'arrivo: nella zona si nota una mulattiera poco sotto la strada, qualche resto di manufatti militari, ma anche in questo caso non abbiamo reperito nulla di certo, sicché le coordinate che proponiamo sono da considerare ipotetiche, calcolate tenendo conto delle indicazioni cartografiche e della lunghezza dell'impianto. Il che del resto non deve stupire più di tanto, trattandosi di un bre-

vissimo impianto, azionato a mano, in un certo periodo neppure in funzione, che sicuramente era basato su pali in legno dei quali ovviamente nulla può essere rimasto.

Se dobbiamo dunque rinunciare alla scoperta di vestigia riguardanti le teleferiche militari, la contrada è tuttavia raccomandabile per altre ragioni. Innanzitutto è piacevolissimo e per nulla faticoso percorrere la sterzata che porta a forcella Molon passando per malga Campomolon di dentro; a metà circa del cammino s'incontra una stanga in legno, di quelle che impediscono alle mucche al pascolo di uscire dai confini delle malghe. Pochi metri dopo, sulla sinistra della strada per chi sale, un piccolo manufatto in cemento con il foro per infilarvi un palo di legno. Sarebbe un indizio più che confortante per posizionare lì l'arrivo del nostro impianto, se non fosse che così la sua lunghezza verrebbe a essere di circa 1.300 metri. Sulla destra sale un sentierino che s'inerpica sul Coston d'Arsiero e passa nei pressi di un grande monumento, posto proprio sul ciglio orientale del monte, dedicato al capitano Capozzi, lì caduto (cfr. tel. T 80).

Procedendo invece per la strada principale, si co-





-
- 2-3. Resti di fortificazioni italiane sul Coston d'Arsiero
-
4. La partenza della tel. T 83 era forse situata in questo slargo nei pressi della seggiovia delle Fratte
-
5. Ai bordi del grande prato citato nel testo, un singolare manufatto bellico
-

steggia un amplissimo prato di straordinaria bellezza, che invitiamo a percorrere in lungo e in largo, alla scoperta delle tracce di insediamenti militari sparsi un po' dovunque. La strada sfiora quindi malga Campomolon di dentro per giungere infine al piccolo valico di forcella Molon. Lì giunti si può visitare il vicino forte italiano di Campomolon, oppure, seguendo un sentiero sulla destra poco prima della forcella, si giunge in breve alla testata del Coston d'Arsiero, dove inoltrandosi per alcune decine di metri, si troveranno i caratteristici basamenti dell'artiglieria contraerea, probabilmente italiana, cui abbiamo anche accennato a proposito della tel. T 80.

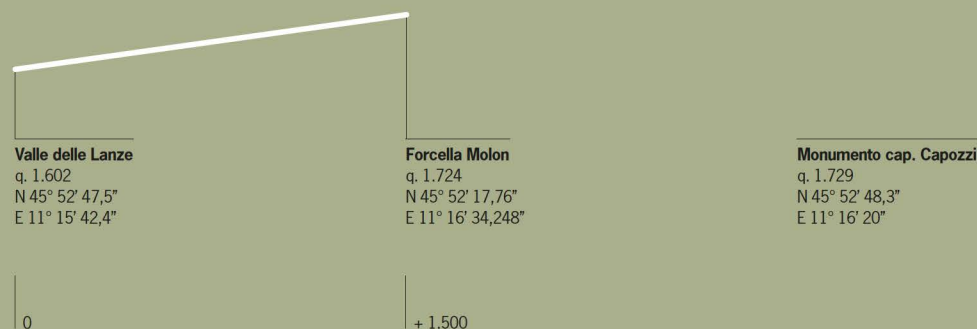
Chi invece fosse disposto a una fatica un poco superiore, potrà giungere, come prima spiegato, alla base inferiore del Coston d'Arsiero, percorrendone quindi in tutta la sua lunghezza la groppa: la salita è sempre lieve, rado il bosco, il terreno non presenta difficoltà. Si troveranno qua e là i resti dei trinceramenti e delle fragili difese con le quali la fanteria italiana invano tentò di opporsi all'avanzata austriaca in occasione dell'offensiva del maggio 1916 (*Strafexpedition*). Sotto diamo le coordinate di due luoghi: nel primo si possono notare proba-

bili basamenti di baracche, nel secondo, corrispondente alla posizione dove secondo la carta 1:25.000 sarebbe arrivata la teleferica, resti di trinceramenti italiani.

Infine ricordiamo che la strada che ci porta verso le Fratte passa per i Fiorentini: troveremo dunque lungo la via forte Cherle (cfr. tel. Cueli-forte Cherle, pag. 182), vari monumenti austriaci, un cimitero militare e notevoli resti di una stazione di teleferica nei pressi dei Fiorentini (cfr. Tel. S.O.F. a-b-c).

Teleferica T 80

Valbona



modello

Hinterschweiger

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

1.500 m

portata

60 t in 20 ore

Teleferiche collegate

S.O.F. a-b

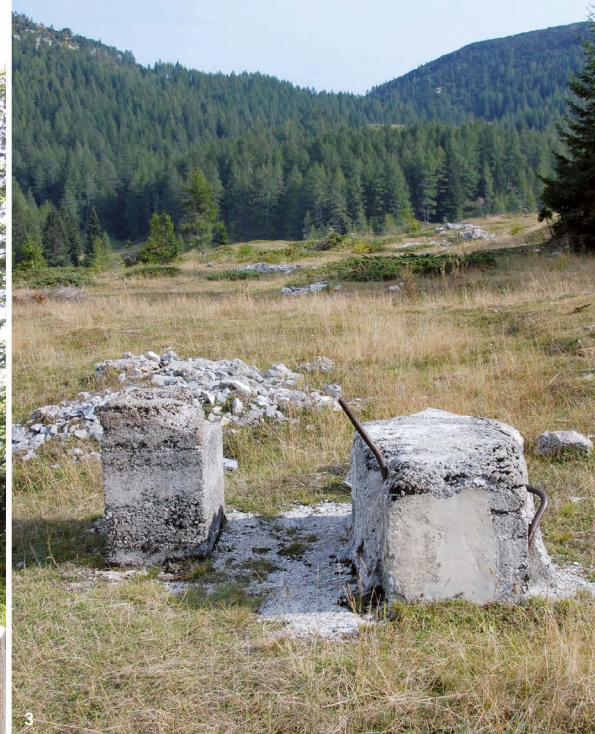
T 111 Valbona (Forsetzung)

Abbiamo visto (cfr. tel. S.O.F. a) come da malga Pioverna scendesse nell'alta valle delle Lanze una teleferica e, laddove tuttora esistono resti cementizi della stazione, un tronco (tel. S.O.F. b) piegava verso nord, per i Fiorentini, un altro saliva invece, in direzione sud-est, alla cosiddetta Forcella Molon: è l'impianto di cui ora parliamo.

I due luoghi sono facilmente raggiungibili: per recarsi nella **valle delle Lanze** il percorso più agevole è percorrere a piedi la strada sterrata che, dopo i Fiorentini, ne risale le ampie praterie. Altre possibilità di tragitti a piedi, che esistono e sono tutti belli, saranno suggerite dalla carta geografica.

Per visitare invece l'altro capo della teleferica, la **forcella Molon**, la via più comoda è recarsi in automobile al valico di Valbona, poco dopo l'omonimo rifugio, e lì imboccare a piedi la stradella che mena al vicino forte di Campomolon. Cinque minuti di cammino e, sulla sinistra, si stacca una strada sterrata che discende a malga Campomolon di dentro: la forcella è proprio lì dov'essa ha il suo inizio, compresa tra cima Valbona, a occidente, e monte Campomolon, a oriente. Non sarà





1. Basamenti di postazione contraerea sul Coston d'Arsiero
2. Il monumento al cap. Costantino Capozzi
3. Valle delle Lanze, i plinti della teleferica; sullo sfondo, a destra il Campomolon, a sinistra il Coston d'Arsiero
4. Forcella Molon, dov'era la stazione a monte della teleferica

difficile scorgere sulla destra, tenendo le spalle rivolte al valico Valbona, resti di costruzioni situati subito sopra la strada riferibili alla stazione d'arrivo della teleferica.

Consigliamo naturalmente di visitare il forte italiano di Campomolon, di recente ripulito dai detriti per cura della Regione Veneto: la vista è di lì superba e spazia a 360 gradi su tutti gli altipiani. Molto piacevole dal punto di vista naturalistico e ambientale è anche percorrere tutta la strada sterrata che discende e che, dopo malga Campomolon, sbocca in circa un'ora di agevole cammino, sulla strada dei Fiorentini, a breve distanza dalla cosiddetta "osteria". Interessante è anche percorrere un'evidente mulattiera che ha il suo inizio pochi metri dopo la forcella, sulla sinistra: in circa 15 minuti si arriva a una selletta, a destra della quale si protende, verso nord, il Coston d'Arsiero: a poche decine di metri dalla selletta, si possono vedere i basamenti in cemento di pezzi d'artiglieria, probabilmente italiani, che erano lì posti con funzione contraerea. Scendendo lungo il bordo orientale del monte, dopo una ventina di minuti si troverà l'imponente monumento al capitano

Costantino Capozzi: dovunque resti di trincee e altri manufatti militari. Proseguendo invece per il sentiero oltre la sunnominata selletta, si scende in breve nell'alta valle delle Lanze, dove la nostra teleferica aveva inizio.

Essa però non terminava alla forcella Molon, c'era un prolungamento, una *Forsetzung* secondo la denominazione austriaca, e dove quest'ultimo andasse a parare è incerto, ma di ciò si dirà nella scheda ad esso dedicata (cfr. tel. T 111).

Teleferica T 111 - T 112 e T 81

Valbona (continuazione) e Malga Barbarena



modello
non indicato
forza motrice
a mano
lunghezza
T 111: 1.200 m
T 112: 1.100 m
T 81: 320 m
portata
non indicata
non indicata
10 t in 20 ore
Teleferiche collegate
T 80 Valbona

Forsetzung significa in tedesco “prosecuzione”, e tale impianto era infatti la prosecuzione della teleferica (tel. T 80) che dalla valle delle Lanze faceva capo a Forcella Molon, permettendole così di giungere fino a malga Barbarena, la quale ultima si trova circa 200 metri a valle della strada sterrata che partendo poco dopo il rifugio Rumor (dopo il valico di Valbona) scende a Castana.

La carta generale austriaca delle teleferiche indica un primo tronco che da **Forcella Molon** scendeva quasi verticalmente al **Piano di Pelluco**, in una zona a valle della vecchia strada asfaltata militare che portava, e tuttora è percorribile a piedi o in bicicletta, alla vetta di monte Toraro, dove negli anni '60 venne costruita una base NATO, collegata a quella di passo Coe. Chi transiti per essa partendo dal valico di Valbona, incontra una galleria artificiale, dopo la quale la strada segna un'ampia curva verso destra: la carta indica proprio la zona sottostante alla curva come quella di arrivo del primo tronco della teleferica (tel. T 111). Un tempo il monte Toraro era costituito in quasi tutta la sua estensione da ampie praterie di straordinaria bellezza, ora purtroppo il mugo ha infestato larghi tratti, e solo di recente si sta cercando di riguadagnare al pascolo superfici da

esso coperte: la zona di cui qui parliamo è stata anch'essa in parte invasa dal mugo, e forse per ciò una nostra ricerca sul posto non ha portato a individuare alcun manufatto riferibile alla teleferica. Ma si può anche pensare che il carattere leggero dell'impianto non avesse comportato la costruzione di plinti in cemento o similari opere: indicheremo perciò come approssimative le coordinate geografiche, calcolate tenendo conto della lunghezza dell'impianto, 1.200 metri da Forcella Molon. Dal Piano di Pelluco un secondo tratto (tel. T 112) lungo 1.100 metri scendeva giù fino a malga Barbarena, formando col primo tratto un angolo poco più che retto.

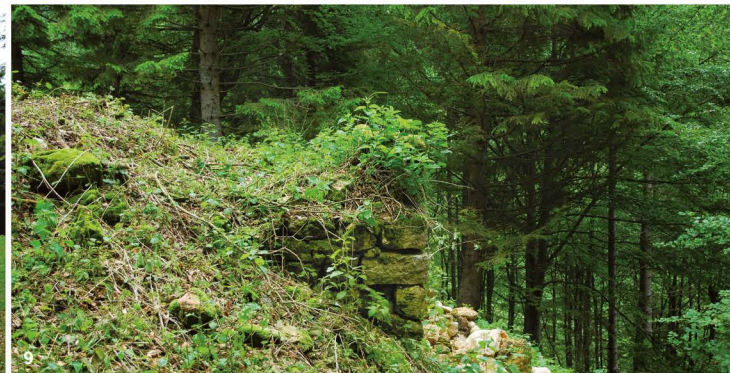
Ma nel definire i tracciati di questi impianti a fune ci siamo imbattuti in alcune difficoltà, come altre volte peraltro: la carta generale austriaca delle teleferiche riporta, ma cancellato, un tracciato diverso della T 80 (Valbona) con malga Barbarena, e cioè da Forcella Molon direttamente a Barbarena; inoltre, ed è un'altra variante, una carta italiana del giugno 1918 indica un collegamento tra Forcella Molon e **forte Campomolon**, da cui discende un impianto direttamente alla Barbarena. Ci siamo recati al forte ed effettivamente in cima al monte, ben visibili, ci sono resti cementizi

[illegible]

1. Forte Campomolon, la stazione della teleferica; sullo sfondo a sinistra cima Valbona, a destra i prati di Pioverna
2. La galleria a ferro di cavallo di forte Campomolon e, in secondo piano, Piano di Pelluco di monte Toraro; dietro ancora, sulla sinistra, il profilo del Novegno
3. Nel testo allegato alla tavoletta di Lastebasse l'indicazione, tra gli obiettivi per l'artiglieria, del deposito di munizioni a malga Barbarena

di una stazione di teleferica. Tutto ciò indica come il tracciato di questo collegamento con malga Barbarena dovette subire dei cambiamenti, e volendo darne una sia pure ipotetica ragione, si potrebbe pensare che i mutamenti fossero dovuti alla necessità di sottrarsi quanto più possibile al tiro e all'osservazione nemica.

Infine qualche consiglio a chi volesse dedicarsi a questo itinerario. Anzitutto raccomandiamo una visita al forte italiano di Campomolon, di recente ripulito dalle macerie per iniziativa della Regione Veneto. Dal punto di vista paesaggistico è anche raccomandabile una passeggiata alla cima di monte Toraro, dalla quale si gode di una superba vista su tutti gli altipiani: lì sorgeva un tempo la vecchia base militare, abbandonata da decenni, costituiva un esempio interessante di archeologia militare: ma si è preferito demolirla e lasciare al posto di casematte e bunker una desolata distesa di pietre. Bellissima è poi la passeggiata attraverso i pascoli del Toraro, almeno fino alla Croce di Toraro (ne diamo le coordinate), località sul bordo meridionale del monte in corrispondenza del sentiero che sale dalla sottostante valle di Campoluzzo. Si può quindi tornare seguendo il tratturo che, scendendo tra i prati, passa dinanzi



4. La tel. T 81 in una carta austriaca
5. Forte Campomolon, vestigia della stazione della teleferica
6. Entrata alla galleria sul Toraro citata nel testo
7. L'ambiente nel quale si snoda la strada che scende dal rifugio Rumor: sullo sfondo monte Cimone e il Summano
8. Malga Barbarena
9. Il basamento riferibile alla tel. T 81

alle imponenti piazzole dell'artiglieria italiana lì annidata fino al maggio 1916 e che, compiendo un semicerchio attorno al monte, ci riporta al Valico Valbona. Scendendo invece più a valle della Croce di Toraro, seguendo il ciglio del monte, si passa accanto a imponenti torrioni rocciosi e a una magnifica, ampia e panoramichissima postazione d'artiglieria in caverna, la cui entrata è ben visibile; la si visiti senza paura, non c'è alcun pericolo. Raccomandiamo vivamente di non avventurarsi sul Toraro in caso di tempo nebbioso, perché l'orientamento diventerebbe impossibile.

Avendo più tempo a disposizione, si può scendere a malga Toraro, ben visibile in mezzo ai prati, e seguire la strada che in breve tempo ci porta alla sterrata che scende dal rifugio Rumor; al bivio si prenda a sinistra, dunque salendo, e in pochi minuti ci si trova a una stretta curva sinistrorsa. È proprio lì che secondo le carte saliva la teleferica proveniente dalla sottostante **malga Barbarena** (tel. T 81). Difficile stabilirne la posizione esatta, quella che diamo viene indicata come approssimativa, tuttavia si noterà sull'esterno del tornante uno slargo sostenuto da un basamento di grosse pietre e pochi passi dopo, sul bordo della via, una caverna; ricordiamo che molto spesso in corrispondenza

delle stazioni di teleferica si costruivano rifugi per mettere al coperto i rifornimenti. Si può a questo punto risalire a piedi fino al rifugio Rumor e quindi al valico di Valbona, compiendo così un percorso circolare: sono due chilometri e mezzo di facile cammino, lungo una strada sempre ombreggiata, caratterizzata da opere belliche (caverne, lapidi, baraccamenti, ...) e che offre panorami straordinari.

Chi invece preferisse scendere dall'alto con l'automobile può farlo, la strada è aperta al traffico, si ricordi però che il fondo è alquanto sconnesso, è una via da percorrere quasi tutta in prima.

Ci rimane da dire ancora qualcosa della teleferica di malga Barbarena. Il brevissimo impianto, anch'esso azionato a mano, collegava la malga, e quindi l'arrivo dell'impianto che scendeva dal Piano di Pelluco o dal forte Campomolon, con la soprastante rotabile. Abbiamo rintracciato una comunicazione del XIV *Edelweisskorpskmdo*, datata 12.10.1917, rivolta al comando dell'11^a armata e ad altri centri decisionali: in essa si auspicava il completamento della teleferica pesante Carbonare-Fiorentini, ma si faceva presente che da quel comando veniva considerato ancora più urgente il completamento di alcuni impianti di prima linea, tra gli altri il



10. Postazioni dell'artiglieria italiana sul Toraro
11. Malga Toraro e, dietro il crinale del prato, lo Spitz Tonezza
12. La caverna sulla strada presso l'arrivo della teleferica da malga Barbarena
13. Una epigrafe di guerra a fianco della strada
14. Lo Spitz Tonezza dalla strada che dal rifugio Rumor scende a Castana
15. Veduta del forte di Campomolon dalla medesima strada

Valbona - *M.ga Barbarina* [sic]. I lavori di quest'ultima teleferica non procedevano per mancanza di forza lavoro (*gehen mangels an Arbeitskräften gar nicht vorwärts*) e si temeva nell'immediato futuro forti nevicate: si concludeva richiedendo, ovviamente, un'accelerazione nell'invio di sufficiente forza lavoro per il completamento della teleferica.

Una qualsiasi carta turistica con scala 1:25.000 può darci le informazioni necessarie per raggiungere la malga. Dal punto sopra citato, la curva dove arrivava la teleferica, bisogna scendere ancora per altri quattro chilometri circa: si trova prima la deviazione per malga Toraro, quindi, al Passo della Pianella, la deviazione per Campoluzzo, e poi finalmente, sulla sinistra e subito prima di una curva riconoscibile per la presa di un acquedotto e una fontana, una strada sterrata in leggera salita.

La si percorra a piedi, ch  ben presto si trova una stanga che interdice il passaggio agli automezzi, e in venti minuti si arriva alla malga, attraversando un ambiente freschissimo, solitario, quasi cupo per la boscaglia fittissima che ha ormai del tutto soffocato quello che un tempo era il pascolo della malga. Nei pressi di quest'ultima scendeva dunque la tel. T 112 e risaliva la T 81; come spesso accade

per gli impianti di modeste dimensioni che non richiedevano grandi opere, anche qui   arduo dire dove esattamente sorgesse la stazione. Essa poteva essere proprio accanto all'edificio della malga, di cui sotto diamo le coordinate: si nota infatti un basamento semidiruto di grosse pietre con resti di cemento, li accanto spuntano dal terreno i ferruginosi trefoli caratteristici dei cavi delle teleferiche, attorno i resti di altri antichi muri di pietre ormai sommersi dal muschio e dalla vegetazione. Inoltre il modesto pianoro dove sorge l'edificio sembra essere il pi  adatto tra quelli intorno a ospitare una stazione. Un'unica difficolt : la distanza tra partenza e arrivo risulta di poche decine di metri superiore ai 320 m dichiarati.

Per quanto riguarda infine l'utilit  di una teleferica a malga Barbarena, siamo informati da un documento italiano dell'aprile 1918 indicante gli obiettivi per l'artiglieria e le rispettive posizioni¹, che in quei pressi era situato un deposito di munizioni.

¹ Comando 1  Armata, Ufficio Informazioni, Carta degli obiettivi, Lastebasse, Aprile 1918

Teleferica (T 94)

Spitz Tonezza



modello
non indicato

forza motrice
a mano

lunghezza
700 m circa

portata
5 t in 10 ore

Teleferiche collegate
nessuna

La teleferica non è riportata sull'elenco austriaco, tuttavia la sua esistenza è testimoniata da uno schizzo del comando della 3ª divisione di fanteria austriaca (*K. u. K. Inf. Division Kmdo*) che riporta il tracciato e le principali caratteristiche delle teleferiche in esercizio e non in esercizio tra Folgaria e monte Cimone. Lo schizzo cui ci riferiamo è estremamente schematico ed essenziale, nonché privo di scala: non è stato perciò agevole dedurre gli estremi di tale secondario impianto a fune. Più semplice, ad ogni modo, è stato trovarne l'arrivo a monte, dato che secondo la carta esso coincide con la cima dello **Spitz Tonezza**, di cui è indicata l'esatta altitudine (q. 1.696). Ci siamo dunque recati in cima alla rupe e, pochi metri sotto la grande croce sommitale, abbiamo notato come il sentiero presenti dal lato esterno un ripiano semicircolare di modeste dimensioni, una sorta di piccola piazzola che si protende verso l'abisso; esattamente di fronte, dall'altra parte del sentiero, una baracca di sassi, che nella nostra ipotesi doveva servire a porre al riparo i rifornimenti. In base a questi tre elementi (lo slargo, la baracca, la quota) ci siamo convinti che lì fosse l'arrivo del piccolo impianto a mano.

Quanto alla partenza, gli unici elementi a disposizione per individuarla sono la lunghezza dell'impianto dedotta dallo schizzo citato, circa 700 metri, e il suo andamento, parallelo al dorso della montagna e da esso riparato. Abbiamo così individuato, poco dopo l'inizio del sentiero di arroccamento, alla sua sinistra salendo e una ventina di metri più elevato, un ampio ripiano erboso, cui si accede mediante tracce di sentieri ma anche grazie a una più larga via, ora totalmente ricoperta dal manto erboso: lì sopra dovunque tracce di manufatti, scavi nel terreno, basamenti di baracche. In base ai due elementi sopra accennati, supponiamo che lì fosse situata la partenza dell'impianto, ma non siamo assolutamente in grado di definire in modo più esatto la posizione. Le coordinate geografiche riportate sono dunque da considerare ipotetiche.

Diamo infine qualche indicazione utile a chi volesse affrontare la salita, per nulla impegnativa ma di straordinario interesse paesaggistico. Prendendo come punto di partenza Folgaria, si possono seguire due percorsi: il primo ci porta a Costa, Passo Sommo dove deviamo a destra, Fiorentini, bivio in prossimità del passo della



1. Lo Spitz Tonezza ripreso da forte Campomolon; l'arrivo della teleferica era a ridosso della vetta, la partenza probabilmente nei prati ai piedi della rupe
2. Pochi metri sotto la vetta il probabile arrivo della teleferica
3. Visione invernale dello Spitz Tonezza
4. Alle spalle della stazione d'arrivo, la baracca citata nel testo
5. Lo schizzo citato nel testo

Vena di sopra. L'altro percorso ci porta al medesimo bivio, prendendo però la strada di Fondo Grande, Fondo Piccolo, passo Coe, valico di Valbona, da dove, dopo qualche chilometro di discesa, si giunge al sunnominato bivio. Il primo percorso è un poco più lungo, la strada passa accanto a forte Cherle e percorre magnifiche praterie e fitti boschi; in prossimità dell'albergo dei Fiorentini s'incontreranno alcune testimonianze austriache di guerra (monumenti, una fontana, un cimitero militare). L'altro percorso, più breve, ci permette di transitare per passo Coe, luogo di accanite battaglie nel 1915-1916 e sede di una vecchia base missilistica della NATO, ora parzialmente trasformata in museo della Guerra Fredda (con missili, postazioni di lancio, hangar, ecc.). Al valico di Valbona è possibile una deviazione che ci porterà al forte italiano di Campomolon.

Per una via o per l'altra siamo dunque giunti a un bivio, si potrà posteggiare pochi metri dopo, davanti a una chiesetta eretta nel 1961 dai Forestali in onore del loro santo protettore, S. Giovanni Gualberto: una strada scende dunque verso Tonezza, un'altra, subito sopra e chiusa al traffico, è quella che dobbiamo imboccare. Dopo circa

Boilago 1a.

Zusammenstellung:

Strecke.	Länge	Leistungs- index	Betriebsmittel	Anm.
Sb. Tegeria - Teverna alta	7500 m	50 ¹	Benzin	in Betrieb
» Teverna alta - Sot	3800 m	50 ¹	»	»
» Sot - Coston - Talborasattel	1500 m	30 ¹	»	in Bau
Seilbahn: Mga Barbarona	320 m	35 ¹	Handbetrieb	»
» » Tonessapitzton	300 m	5 ¹	»	»
» » Tolla	550 m	2-2 ¹	»	in Bau
» » Casa Sella	650 m	1-9 ¹	»	»
» » Lago Lasso	350 m	35 ¹	»	»
» » Fratto d'Arstiero	380 m	20 ¹	»	»

cinque minuti, sulla sinistra, un'indicazione ci mostra l'inizio della mulattiera d'arroccamento, che solo nell'ultima parte degenera in sentiero piuttosto erto e scosceso. Lungo la via s'incontreranno numerose caverne ricovero. La salita non richiede più di 30-40 minuti, e il panorama che si gode dalla cima è superbo, tale da raccomandare vivamente la facile gita.

Teleferica T 65

Nosellari



modello
Bremsberg

forza motrice
forza di gravità (Schwerkraft)

lunghezza
600 m

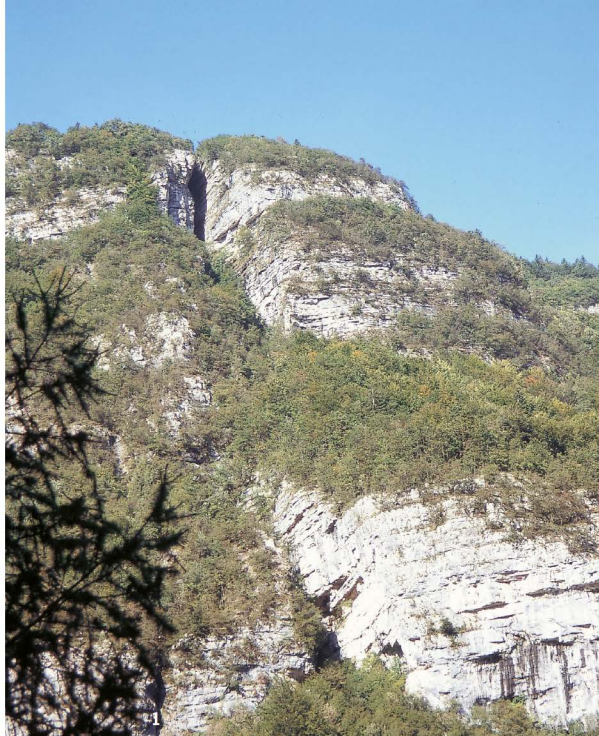
portata
non indicata

Teleferiche collegate
nessuna

Da Folgaria si procede verso il passo Sommo, superato il quale, in breve si giunge a Carbonare, dove comincia la strada della Valdastico: **Nosellari** (Nosselari nella grafia austriaca) è il primo paese che s'incontra. Ma la teleferica di cui qui riferiamo non partiva secondo le carte esattamente da qui, nonostante il nome, ma poco dopo, all'altezza dell'abitato di **Dazio**, in corrispondenza del secco gomito segnato dalla strada per Lavarone. Persone del luogo da noi interrogate non erano al corrente dell'esistenza di questo impianto a fune che, dopo 600 metri, andava a finire giù in Valdastico, nei pressi di Busatti. Volendone dunque trovarne le tracce, siamo partiti dalla considerazione che, secondo logica, la stazione a monte dovesse essere ai bordi dell'ampio prato a sud di Dazio, sotto il quale la montagna precipita vertiginosa giù nella valle: tanto più che, come indicato, la forza motrice dell'impianto era esclusivamente costituita dalla forza di gravità. E proprio lì c'è un'attrazione naturalistica e storica al contempo, bene indicata dalla segnaletica, la cosiddetta "Spaccata", una fessura nelle rocce stretta e assai profonda, guardando nella quale

si scorge, lontano lontano, il fondovalle. Lì accanto, l'entrata di una caverna di guerra, trincee, e un cartello che spiega come in quella zona fosse situato un riflettore. Aggirando la zona recintata, si può accostarsi al margine sinistro dell'impressionante dirupo, ovviamente con grande prudenza, e lì si troveranno le tracce della stazione della teleferica: in un masso è ancora confitto un anello di metallo arrugginito, al quale probabilmente venivano assicurate le funi che trattenevano le strutture dell'impianto, un muretto di sasso segna il punto di partenza, davanti un piccolo ripiano. Raccomandiamo nuovamente la prudenza, perché lì un passo falso può essere fatale.

Riprendiamo l'automobile e, tornati a Nosellari, scendiamo per una decina di minuti lungo la strada della Valdastico fino a **Busatti**. Sulla sinistra c'è un ponte e subito sopra di esso un ampio prato dominato, su in alto, dalla "Spaccata": non c'è dubbio che l'arrivo della teleferica fosse in quei pressi, anche se non rimane alcuna traccia evidente. Ben visibili nell'erba alcuni blocchi in cemento di teleferiche tutt'ora in esercizio: non abbiamo però elementi per sostenere che fossero



1. La "Spaccata" vista da Busatti
2. Il cippo che ricorda il passaggio di Carlo d'Asburgo
3. Blocco di ancoraggio della teleferica: visibile un anello in ferro
4. L'altra lapide, oggi conservata da Roberto Forrer a Folgaria, che ricordava il soggiorno di Carlo d'Asburgo

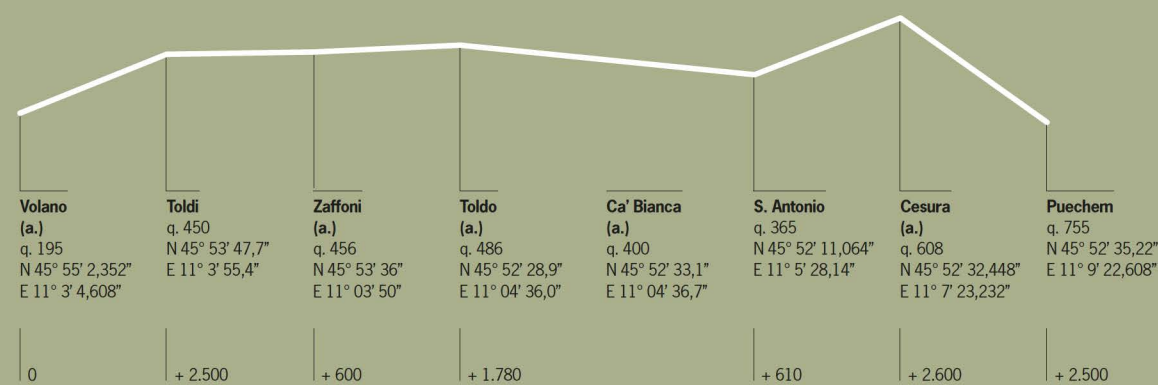
quelli della teleferica di guerra, tanto più che anche qui di quel piccolo impianto si è perduta la memoria.

Li giunti non si trascuri di leggere la targa in pietra posta proprio al centro del ponte, che ricorda come quell'opera e la seguente strada per Casotto siano state costruite nel 1908 dai pionieri dell'esercito austriaco. Più inconsueto il monumento che sorge, per chi scende, sulla sinistra della strada statale, pochi metri dopo il ponte: un basamento in pietra sormontato dalla riproduzione di un proiettile da 30,5 cm; l'iscrizione, in tedesco, così recita: *Am 2. Mai 1916 ein Uhr nachm. Überschritt hier Seine kais. u. königl. Hoheit Erzherzog Thronfolger K. u. K. F.M. Lt. Viceadmiral Carl Franz Josef als Kommandant des K. u. K. XX Korps die italienische Grenze und verweilte weit vor den Draht Hindernissen eine halbe Stunde auf feindlichem Boden. Errichtet von K. u. K. J. R. Friedrich Grossherzog von Baden n. 50.* ("Il 2 maggio 1916 all'una di pomeriggio sua altezza imperiale e reale l'arciduca erede al trono Carlo Francesco Giuseppe luogotenente maresciallo di campo viceammiraglio quale comandante del XX corpo qui varcava i confini italiani

e si tratteneva una mezzora in territorio nemico molto avanti ai reticolati. Eretto dall'imperiale e regio reggimento di fanteria Federico granduca di Baden n. 50"). Il fausto giorno, per l'appunto il 2 maggio 1916, era un tempo ricordato da un'altra lapide, da anni non più in loco e oggi conservata dal signor Roberto Forrer di Folgaria, lapide che sulla facciata di una casa ammoniva che proprio lì sua altezza reale s'era degnata di soffermarsi con gli ufficiali del 50° fanteria: *Am 2. Mai 1916 geruhte in diesem Zimmer Seine kais. u. königl. Hoheit Erzherzog Thronfolger Carl Franz Josef K. u. K. F.M. Lt. Komdt. des XX. Korps im Kreise d. Offiziere d. K. u. K. J.R. N.° 50 zu verweilen* (Il 2 maggio 1916 riposò in questa stanza sua altezza imperiale e regia arciduca erede al trono Carlo Francesco Giuseppe, imperial regio feldmaresciallo comandante del XX corpo, per intrattenersi con gli ufficiali dell'imperial regio reggimento n.° 50)

Teleferica campale 2

Volano - Piazza



modello	
Bleichert M. 150	
forza motrice	
motore a benzina	
lunghezza	
11.800 m	
portata	
140/2 t in 20 ore	
Teleferiche collegate	
T 101	Niccolò - Pozza
T 66	Serrada
12	Piazza - Borcola
P/1	Piazza - Geroli
1c	Piazza - Folgaria

L'impianto aveva la sua origine a **Volano** nei pressi della ferrovia, in una zona attualmente occupata da terreno agricolo (**località Ville**), nel quale non rimangono tracce della stazione di partenza. Il primo tratto, sfiorando la collina a sud ovest del paese, risaliva l'ampio avvallamento posto tra quest'ultima e le falde del Finonchio giungendo in località **Praolini** dove subiva una prima deviazione verso destra, guadagnando quindi il margine settentrionale del piccolo altopiano di Saltaria-Zaffoni in località **Toldi**, proprio sotto l'attuale strada che congiunge Toldi a Saltaria: il proprietario della campagna, indicandoci il punto dov'erano i piloni di sostegno, affermò che basta togliere la terra di superficie per trovare il basamento in pietra che li sosteneva. Da una foto aerea dell'epoca abbiamo rilevato che il tracciato della teleferica percorreva nel senso nord-sud il pianoro arrivando vicino al suo margine meridionale, di fronte a **Zaffoni**, nella campagna sulle falde del monte Ghello, dov'era costruita una stazione intermedia. Nulla è rimasto, tuttavia chi volesse visitare il luogo potrà percorrere la stradina che da Zaffoni porta al monte Ghello e in corrispondenza di una decisa curva verso sinistra, imboccare il trat-

turo che porta tra i campi: lì era la stazione intermedia, necessaria per imprimere all'impianto una leggera deviazione verso la sua sinistra. Con un balzo la teleferica attraversava quindi la parte terminale della valle del Leno appoggiandosi al margine orientale di un ampio prato adiacente il paese di **Toldo**, frazione di Trambileno in Vallarsa. La carta italiana dell'1 dicembre 1918 su cui ci siamo basati per seguire il percorso di questa teleferica, ci mostra che il tratto seguente scendeva nella valle di Terragnolo andando ad appoggiarsi lungo il suo percorso alla groppa di un evidente costolone che precipita ripido verso il Leno: per trovare il punto si prenda, prima di Toldo, la strada che mena a Ca' Bianca: essa, seguendo la morfologia della montagna, prima segna un'assai ampia curva sulla destra, poco dopo gira attorno al costolone di cui si diceva. Lì, sulla destra, un sentierino salendo di pochi metri ci porta a un ripiano ricavato dalle pendici del monte, sostenuto da grandi pietre squadrate e ormai completamente invaso dalla vegetazione, tutt'intorno tracce di terrazzamenti. Non possiamo con totale sicurezza affermare che proprio lì si appoggiasse la teleferica scendendo da Toldo, e per-



1. In questa campagna si trovava la stazione di partenza della teleferica; sullo sfondo, Pomarolo e Villa Lagarina
2. Prima della curva, sottostrada, la stazione di Toldi



ciò diamo come approssimative le coordinate geografiche del luogo, che denomineremo **Ca' Bianca**, tuttavia quello è il punto indicato dalla carta, e la quota è anche corrispondente. Piegando quindi verso destra, l'impianto scendeva ripido nella valle del Leno nella zona della suggestiva chiesetta ottagonale di **S. Antonio Abate**, eretta tra il 1720 e il 1728 e restaurata nel 1999, al centro di un ameno prato e accanto al ponte che attraversa il torrente; lì accanto i ruderi di un'antica fucina e di un mulino. La zona è comodamente raggiungibile in automobile dal ponte di S. Colombano o dalla località Ca' Bianca, prima nominata. Riferisce Italo Prosser in un suo interessante libretto¹ che, dopo l'offensiva del 1916 (*Strafexpedition*), la zona di S. Antonio diventò un immenso deposito di materiale bellico di ogni genere... fu anche costruita una grossa teleferica... la stazione che qui, e da altri, è impropriamente chiamata di San Nicolò era, invece, all'altezza del ponte di S. Antonio, vicino al

Masét (antico maso con casa colonica e cappella dedicata a San Giovanni Nepomuceno di cui rimane attualmente solo qualche traccia). E difatti abbiamo trovato le evidenti tracce della stazione della teleferica proprio di fronte alla chiesetta, di là dal torrente; per raggiungerla, si dovrà portarsi all'estremità del ponte corrispondente alla riva sinistra del corso d'acqua, e seguire la stradella che porta alla località Rocchi: fatti pochi metri si noterà sulla destra un sentiero che sale tendendo verso destra. In pochi minuti, immediatamente sotto il sentiero, appariranno i resti della stazione. Visto da lungi il luogo si può facilmente identificare perché caratterizzato da un boschetto di betulle che ben si distinguono dagli abeti che crescono tutt'intorno. Di lì la teleferica cominciava a risalire la valle di Terragnolo e, guadagnando rapidamente quota, giungeva nei pressi della località **Cesura**. Quest'ultima è comodamente visitabile: poco prima del paese di Valduga, lungo la strada Rovereto-Serrada, si prenda sulla destra l'antica strada per Rovereto prima del XVII secolo, come recita una targa giustapposta all'inizio del viottolo, ovvero, altra denominazione, la strada di Maria Teresa. In meno di cinque minuti si raggiunge

¹ Italo Prosser, *Fucine e la cappella di Sant'Antonio Abate: un angolo abbandonato di Rovereto nella bassa valle di Terragnolo*, Comune di Rovereto, 1995, pag. 25

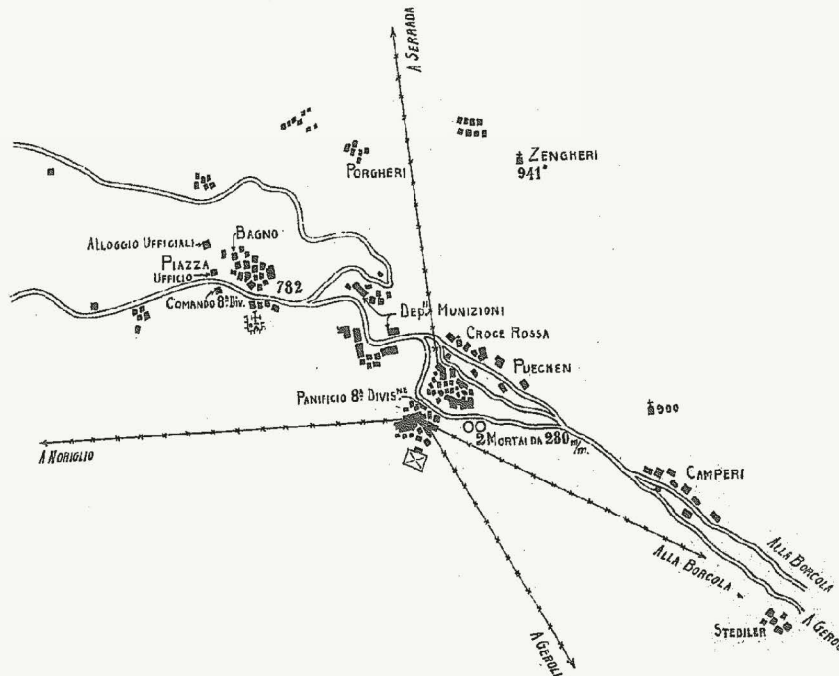


un edificio antico, ingentilito da un antico capitello. Qui giunti converrà dimenticare per un attimo l'imperiale teleferica e portarsi sull'altro lato della casa, per ammirare la rustica eleganza della scala e del portale d'ingresso. Della stazione della teleferica non rimangono del resto tracce, ma a giudicare dalle carte e da quanto riferito dalla gente del posto essa si trovava su un ripiano del terreno poco a valle della sunnominata fattoria. Fatta una deviazione verso destra, l'ultima campata della funicolare arrivava finalmente al capolinea posto nella parte bassa dell'abitato di **Puechem**, e non a Piazza, come si dedurrebbe dal nome dell'impianto (Volano-Piazza). I resti della stazione sono ancora visibili: giunti a Piazza si prenda a un bivio la direzione verso passo Borcola e dopo poche decine di metri si devii a destra, in discesa, e quindi, a un successivo bivio, nuovamente a destra. Subito si noterà una baracca di legno, accanto alla quale sono ben visibili i plinti in cemento. Lì accanto, sempre in cemento, i resti di altri edifici tra i quali, di fronte alla baracca, le cucine militari. Riferiamo a questo punto le interessanti notizie che si ricavano dai Bollettini informativi dell'Ufficio Informazioni della 1^a armata italiana,

anche perché ci si possa rendere conto di quanto potessero essere particolareggiate, anche minuziose, le informazioni raccolte; non sempre, ovviamente, erano del tutto precise. A Piazza c'è un grande panificio militare e un grande deposito di farina. Il panificio, rinnovato e ampliato nell'ottobre '17, consta di 12 forni, ciascuno capace di cuocere 250 pagnotte ogni tre ore: otto cotture il giorno. Esso provvederebbe il pane per tre divisioni. Prima vi era un panificio da campo, e il resto del pane occorrente veniva trasportato da Trento; ora non ne viene più... Il panificio trovasi poco a nord delle tre case (nelle quali sono accantonati gli addetti ai forni) situate a sud della curva stradale Piazza-Stedileri... il panificio è tutto ricoperto di carta catramata. Il deposito di farina, capace di circa cinquemila sacchi, contenente adesso circa 3000, trovasi in una baracca a due piani di m. 35 per m. 15 vicino alla stazione delle teleferiche provenienti da Serrada e da Volano. Tre sono le teleferiche che confluiscono in una unica stazione a Piazza: due da Serrada²,

2 Una delle due, in realtà, confluisce in altra stazione: cfr. quanto detto a proposito della tel. T 66 Serrada

IDENTIFICAZIONE DI BARACCAMENTI AUSTRIACI IN VAL TERRAGNOLO (DA FUGGITIVI RUSSI)



6

3. Toldo: la stazione era al margine sinistro del prato; a destra, il lago di S. Colombano, in Vallarsa
4. Accanto alla stazione di Puechem rimangono vestigia di altri edifici militari
5. Resti della stazione di S. Antonio
6. Nello schizzo è rappresentata la dislocazione dei baraccamenti austriaci a Piazza e a Geroli (Ufficio Informazioni 1ª e 6ª armata, Notiziario n. 47 cat. E, 1 luglio 1917 – ISCAG 551.2.5)

l'altra da Volano. Se ne staccano due, una per Campi fino alla Borcola, l'altra per Geroli fino al rovescio di Buse di Bisorte... La teleferica da Volano, di grande portata, trasporta per lo più munizioni d'artiglieria. È attiva di notte, raramente di giorno, perché sotto i tiri dell'artiglieria italiana, che più volte l'ha danneggiata. Le munizioni vengono trasportate, a mezzo di camions, per Geroli, verso il fronte (Col Santo-Pasubio)³.

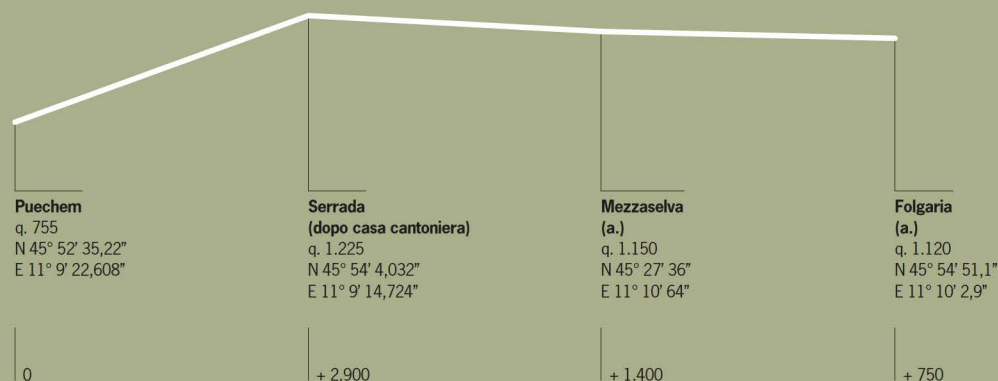
Le teleferiche, pur lavorando quasi ininterrottamente, non manterrebbero in linea che depositi di viveri sufficienti per due giorni: ciò data la grave difficoltà di sfruttare gli animali e gli autoveicoli, gli uni e gli altri assai scarsi e malandati⁴.

3 Ufficio Informazioni 1ª Armata e III Corpo, Notiziario n. 17 Categoria B, 26 febbraio 1918, pag. 1 (ISCAG 551.3.18)

4 Ufficio Informazioni 1ª Armata, Notiziario n. 15 Categoria L.C. (Lavori e comunicazioni), 7 agosto 1918, pag. 3 (ISCAG 552.2.98)

Teleferica campale 1c

Piazza - Folgaria



modello

Bleichert M. 150

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.200 m

portata

60 t in 20 ore

sezioni

2

Teleferiche collegate

- 1a Calliano - Folgaria
- 1b Rio Secco - Folgaria
- 2 Volano - Piazza
- 11a Folgaria - Malga Milegna
- 5 Folgaria - Carbonare
- T 66 Serrada
- 12 Piazza - Borcola
- P1 Piazza - Geroli

Come si vede dallo schema dei collegamenti a fianco riportato, Folgaria era un nodo di teleferiche di straordinaria importanza: lì da più parti confluivano i rifornimenti e da lì venivano avviati verso la linea del fronte. Ovviamente la sua importanza strategica si mantenne maggiore fino all'offensiva austriaca del 1916, la *Strafexpedition*, e durante il suo svolgimento, poi le linee si spostarono considerevolmente, e la stazione di Folgaria non si trovò più immediatamente a ridosso della linea del fuoco.

La teleferica di cui qui ci occupiamo giungeva a Folgaria partendo da Terragnolo, precisamente dalla frazione di **Puechem**, che oggi forma un unico centro abitato con Piazza, il capoluogo della valle. A Puechem rimangono ancora resti della vecchia stazione: per individuarli, si veda quanto scritto a proposito della tel. 2 Volano-Piazza.

Per seguire l'andamento di questo impianto disponiamo tanto di carte italiane quanto di quelle austriache, solitamente più attendibili, per ovvie ragioni. Orbene, la linea doveva prima superare con un ripidissimo tronco il dislivello tra la stazione di partenza e **Serrada**: l'impianto guadagnava il bordo dell'altopiano, emergendo dalle sco-





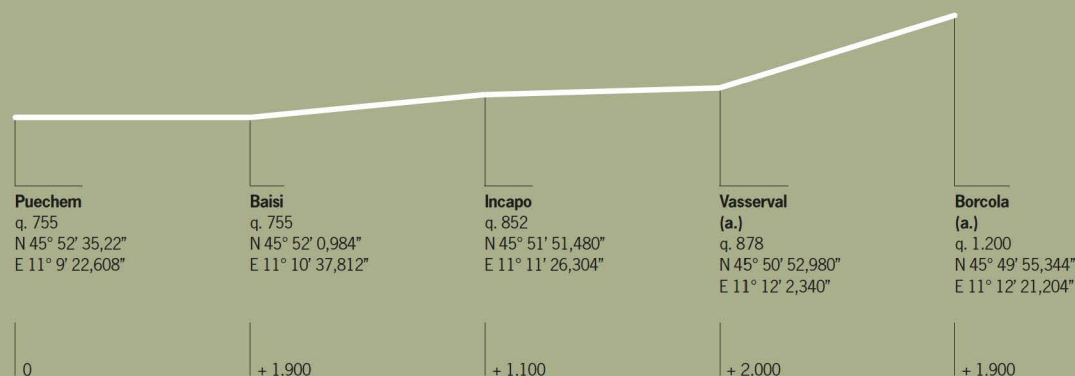
- 1-2. Serrada, la teleferica passava dietro la chiesa e proseguiva verso il maso Fòrerì (foto numero due) (MGR 301/62 e 301/65)
3. Serrada, il maso Fòrerì oggi
4. Serrada, plinti dopo la casa cantoniera
5. La stazione di smistamento teleferiche di Puechem (MGR 301/64)
6. La teleferica in vista di Folgaria (da T.Liber e M. Leitempergher, 1914-1918, FCR, Trento 1978)

scese balze della valle, un poco a monte del luogo dove oggi si trova il ristorante Cogola situato sulla curva dove la strada comincia a scendere in Terragnolo; subito sopra c'è un'altura con alcune ville, accanto al grande piazzale che serve da posteggio della seggiovia che sale in Martinella, e lì, sulla collinetta, la teleferica emergeva dalla valle di Terragnolo. Un opuscolo del 1918 classificato *Riservatissimo* dell'Ufficio Informazioni della 1^a armata italiana ci informa che la linea era *doppia nel tratto Serrada-Piazza*. Essa attraversava il paese passando dietro la chiesa, poi di fronte ai masi Fòrerì e giungeva sempre nella stessa direzione fino a un punto dov'era costretta a subire una decisa deviazione verso destra. Il luogo conserva ancor oggi vistosi resti cementizi: se si percorre da Serrada la strada che mena a Folgaria, si incontrerà ai bordi del paese la **casa cantoniera**; poco dopo, sulla sinistra una baracca metallica e, di fronte, uno slargo con un evidente tratturo erboso che entra nel bosco. Lì, a pochi passi dal bordo stradale, si troveranno i plinti ormai seminascosti dalla vegetazione. Proseguiamo ancora verso Folgaria, fino alla piccola frazione di **Mezzaselva**, in cui troviamo, in corrispondenza di una fontana sulla si-

nistra, una stradella che scende tra boschi e ameni prati, dove un tempo, a quota 1.080, sorgevano baraccamenti militari, di cui però non abbiamo trovato traccia. In corrispondenza di essi la linea subiva un'ulteriore deviazione, questa volta a sinistra, per giungere finalmente con un ultimo balzo all'importante stazione di **Folgaria**, di cui oggi non resta nulla, ma, come già altrove detto, sorgeva nei pressi dell'attuale stazione di servizio, sul rettilineo prima d'entrare in paese.

Teleferica campale 12

Piazza - Borcola



modello

Bleichert M. 150

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.630 m

portata

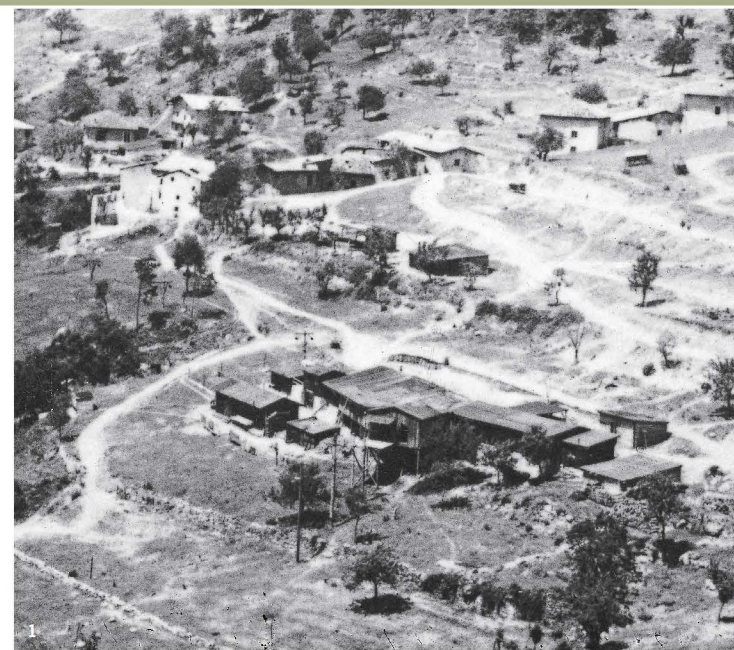
120 t in 20 ore

Teleferiche collegate

2 Volano - Piazza
17 Val Gulva - Pasubio
1c Piazza - Folgaria
P/1 Piazza - Geroli
T 66 Serrada
T 115 Costa di Borcola

Piazza, sede comunale della valle di Terragnolo, era un importantissimo nodo di teleferiche: vi giungeva quella proveniente da Volano (tel. 2), vi partiva quella per Folgaria (tel. 1c) e quella più breve per Serrada (tel. T 66); infine altre due linee erano destinate ad assicurare i rifornimenti alle truppe del Pasubio, portandoli a Geroli, paese sulla sinistra del Leno (tel. P/1), e al passo della Borcola, ed è di quest'ultima che qui vogliamo parlare.

Per la precisione, l'abbiamo già notato, la stazione della teleferica si trovava a **Puechem**, la frazione immediatamente seguente Piazza e oggi costituente ormai un tutt'uno con essa: per la sua localizzazione si veda quanto scritto a proposito della tel. 2 Volano-Piazza. La valle di Terragnolo ha inizio al passo della Borcola, oltre il quale si scende in Veneto e che divide il monte Borcoletta a est dal massiccio del Pasubio, a ovest. Il passo è comodamente raggiungibile in automobile nella stagione estiva procedendo per strada asfaltata dopo Piazza (mezz'ora circa), d'inverno la strada è intransitabile per la neve. La valle non si snoda però diritta dal passo verso Piazza, ma descrive un largo arco con la concavità rivolta al Pasubio, sicché la teleferica, per



1-2. Il paese di Incapo e la stazione della teleferica (CT)





raggiungere il passo, doveva seguire la conformazione naturale del terreno, modificando la sua direzione. Di conseguenza fu necessario costruire tre stazioni intermedie.

Procedendo in automobile da Puechem verso la Borcola, la strada a un certo punto è costretta, per superare un vallone, a svoltare a sinistra formando quindi un ampio arco, poco dopo il quale si trova la frazione di **Baisi**: subito prima della curva si noteranno evidenti tracce di cemento sul muro a monte della strada, i resti della prima stazione intermedia; quasi di fronte, sotto strada, un piccolo impianto di depurazione. Si è conservato il ricordo, ma le carte non lo riportano, di un breve impianto che da Baisi scendeva al Leno (località Segà). Da Baisi, dunque, con una campata poco più lunga di un chilometro la teleferica arrivava a **Incapo**, paese che, come facilmente si deduce dal nome, è il primo della valle. Una fotografia dell'epoca ci mostra chiaramente la posizione dell'ampia stazione intermedia che lì sorgeva, ma oggi non ne rimane la benché minima traccia: sotto le ultime case del paese c'è un prato con radi alberi da frutto, ed è lì che, poco sotto strada, l'im-

pianto subiva una decisa deviazione verso destra. Le carte dell'epoca non la segnalano, tuttavia la gente di Terragnolo e un libro di uno storico locale¹ testimoniano che da Incapo scendeva un'altra breve teleferica fino alla località **Fondo dei Tondi**. Ed effettivamente tuttora sono visibili alcune caverne-deposito lungo la sterrata che risale il torrente dalla frazione Segà; lì inoltre, per il trasporto di munizioni e altro, sarebbe stata costruita una breve decauville. Torniamo a Incapo: la teleferica, seguendo la curvatura della valle, si appoggiava, dopo un balzo di circa due chilometri, ad un piccolo pianoro soprastante una forra dove il Leno forma un'alta cascata: da ciò il nome della località, **Vasserval**, che è storpiatura del termine tedesco Wasserfall, significante appunto cascata. Ricordiamo che da tale località prendeva inizio la teleferica 17 Val Gulva-Pasubio, per giungere fin nella conca di malga Buse Bisorte, nel cuore del Pasubio. La posizione è facilmente raggiungibile; poco prima del passo della Borcola la strada transita in

1 Bruno Bais, *Storia della valle di Terragnolo: ricerche e documenti*, Rovereto 1986



- 3-4. Un'immagine di Puechem nel tempo di guerra; a fianco il luogo dov'era la stazione della teleferica (MGR 301/6)
5. Vasserval, vasca per l'acqua
6. Baisi, quanto resta della stazione lungo la strada
7. Incapo: nel prato sotto le case era situata la stazione
8. La lapide della Verdross Quelle: "Sorgente Verdross-captata da reparto pionieri del 4° TJR-Settembre 1916" (foto Valter e Luca Borgo)
9. Passo della Borcola, luogo approssimativo di arrivo della teleferica
10. Ruedi dell'ospedale militare al passo della Borcola
11. La località "fondi del Puechem" attraversati dalla teleferica; in alto a sinistra la frazione Maureri. Un cartello (Achtung 42 cm Granate) mette in guardia da un proiettile inesploso (MGR 301/58)

una breve galleria, dopo la quale, sulla destra, scende una strada sterrata sbarrata da una stanga. Si scenda dunque a piedi per essa in piacevolissima passeggiata, e dopo una decina di minuti si giungerà a un pietroso e scosceso vallone, il greto d'un torrente. Ancora pochi minuti e, sulla destra, sottostrada, si potrà intravedere alquanto più in basso tra i folti abeti un erboso pianoro: la discesa non è del tutto agevole. Lì giunti, dovunque si notano arrugginiti pezzi di metallo, resti di scatolette, modeste tracce di costruzioni, una caverna e, al centro, una vasca dell'acqua in cemento: segni di una notevole presenza militare. Altro non c'è; di lì dunque con un ultimo e breve balzo, la teleferica raggiungeva, secondo la cartografia, il passo della **Borcola** laddove oggi si nota, in cima a un prato, un manufatto in cemento d'epoca moderna, subito prima di un'ultima curva, superata la quale si arriva alla malga. Una fotografia del tempo di guerra mostra invece l'arrivo proprio di fronte, a destra della strada per chi sale, nel ripiano erboso sotto una pozza dell'acqua. Poco prima del luogo sopra indicato, si notano lungo la strada, sulla sinistra, i resti di caverne-deposito: è il punto da cui prendeva avvio la

teleferica che saliva a Costa di Borcola (T 115); giunti al passo, non si trascuri di visitare interessanti vestigia della Grande Guerra. L'importante posizione, ricordiamo, venne strappata agli italiani nel corso dell'offensiva austriaca del 1916 (*Strafexpedition*) e quindi costituì per l'esercito imperiale un importante settore strategico, al centro della potente linea difensiva che si snodava, a oriente del passo, lungo monte Borcoletta, Cima del Coston, monte Majo, mentre a occidente s'inerpicava sulla Costa di Borcola. Al passo si possono dunque ancora osservare postazioni d'artiglieria, segnalate da targhe in legno; molto interessante è anche una visita ai vicini ruderi dell'ospedale militare, posto al riparo dell'altura, verso nord, su cui si staglia la chiesetta degli alpini. Assai raccomandabile è la visita alla formidabile posizione austriaca di **Costa di Borcola**, caratterizzata da ricoveri, caverne, trinceramenti e postazioni varie un po' dovunque: dal passo vi sale un sentiero, che richiede un'ora e mezzo di dura salita, lungo il quale si noterà una vasca dell'acqua alimentata da una sorgiva. Una targa in pietra del 1917 ricorda ancor oggi che essa è la *Verdross Quelle*.

Teleferica campale P/1 Piazza - Geroli



Bleichert M. 150

motore a benzina

2.200 m

68 t in 20 ore

2 Volano - Piazza

T 66 Serrada

P Geroli - Malga Pe

Piazza di Terragnolo, o meglio la frazione **Puechem** ad essa contigua, autentico nodo di teleferiche, era anche l'origine di un impianto che discendeva la valle non esattamente sino alla frazione di Geroli, come indurrebbe a credere la denominazione di esso, ma poco dopo, in località S. Giuseppe. Giunti a Piazza, a un bivio si procede verso destra, è la strada del passo Borcola, che poco dopo presenta un'altra biforcazione: procedendo dritti si arriva al passo, a destra si scende al torrente Leno, località Sega, dove è stata rimessa in funzione un'antica segheria veneziana. Procedendo ancora si giunge in breve a Geroli, sulla sinistra del corso d'acqua. Altri cinque minuti e si arriva a **S. Giuseppe**: una chiesetta tra i prati, un edificio di recente ristrutturato, e alle spalle di esso gli imponenti resti in cemento della teleferica che, ricevuti i trasporti provenienti da Piazza, li rimandava, ripidissima, su in Pasubio, a malga Pezzi. Di fronte, di là dalla strada, un vastissimo recinto dove vivono in cattività alcuni esemplari di cervo.

La strada sterrata, per la quale è richiesto un permesso di transito, prosegue poi per le malghe Sarta, Bisorte, Pezzi, oppure, deviando a sinistra a un bivio, si prende la

direzione del rifugio Lancia: la bella rotabile, lunga svariati chilometri, venne costruita dopo l'offensiva del 1916 dagli austriaci che si servirono di prigionieri russi come mano d'opera.

A **Geroli**, tra gli ampi prati, si trovava un cimitero militare austro-ungarico, sommerso nel corso degli anni dalla folta vegetazione spontanea e dai numerosi abeti; sono attualmente in corso lavori per ripristinare il luogo sacro: tagliati gli alberi, sono venute alla luce le molte lapidi in cemento, tutte uguali, che contrassegnavano le sepolture. Il cimitero tornerà così ad assumere un aspetto simile a quello d'un tempo, quand'era meta tutti gli anni di pellegrinaggi provenienti dall'Austria. Non si trascuri infine di recarsi alla chiesetta del paese: lungo il perimetro di essa, in basso, una piccola lapide ricorda i nomi di soldati caduti.



1. Lapide in onore dei caduti, presso la chiesetta di Geroli: le parole sopra i nomi significano: *Qui riposano gli eroi* (foto Valter e Luca Borgo)
2. La stazione di Geroli (S. Giuseppe)
3. 1931: cerimonia nel cimitero militare di Geroli. (da B. Bais, *Valle di Terragnolo, cara mia terra*, Ed. La Grafica, Mori 1994)
- 4-5. Un vagoncino col suo carico, sullo sfondo delle due immagini Puechem (MGR 301/15 e 301/26)

Teleferica pesante P

Geroli - Malga Pezzi



modello

Pohlig, teleferica doppia (Zweiseilbahn)

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

2.000 m

portata

70 t in 20 ore

Teleferiche collegate

P/1 Piazza - Geroli

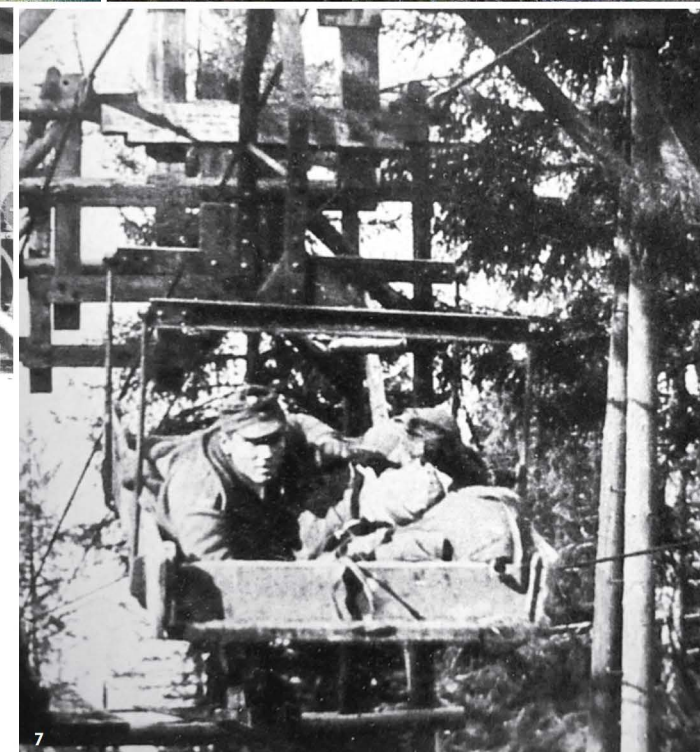
P/2 Malga Pezzi - Malga Bisorte

T 92 Malga Pezzi - Roite

Da Volano la tel. 2 giungeva a Piazza di Terragnolo (frazione Puechem); di lì la 1c risaliva a Serrada per tendere poi verso Folgaria, mentre la tel. 12 giungeva al passo della Borcola per risalire (tel. T 115) le balze del Pasubio; la P/1 scendeva invece sino a Geroli, più precisamente alla località di **S. Giuseppe**, sulla sinistra del Leno di Terragnolo, donde risaliva i ripidissimi versanti settentrionali del Pasubio contrassegnata dalla sigla P: era una teleferica pesante e doppia, il che spiega la notevole portata.

Abbiamo già spiegato come giungere a Geroli (cfr. P/1 Piazza-Geroli) e quali vie si possono lì intraprendere volendo ampliare l'esplorazione. Aggiungiamo qui che la teleferica che risaliva le balze del Pasubio sfruttava un avvallamento naturale che congiunge la stazione a valle, posta immediatamente alle spalle della chiesetta di S. Giuseppe, con una località riportata dalla cartografia 1:25.000 detta **Pozza (o Busa) del Perin**, dov'era situata la stazione a monte: si tratta di uno slargo pianeggiante che si estende ai due lati della strada sterrata che parte da S. Giuseppe passando per malga Sarta, Bisorte e Pezzi. La zona è raggiungibile anche nell'al-





1. La località S. Giuseppe con il sopostante vallone percorso dalla teleferica
- 2-3. La stazione di Geroli, in località S. Giuseppe
4. Basamento della stazione di arrivo alla Pozza del Perin
5. Epigrafe che ricorda la costruzione della teleferica alla Pozza del Perin (foto Valter e Luca Borgo)
6. La stazione di Geroli (MGR 168/38)
7. L'arrivo della teleferica alla Pozza del Perin (B. Bais, *Valle di Terragnolo*, cit., pag. 139)

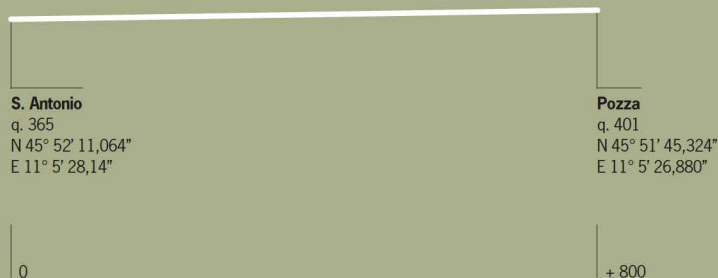
tro senso, ovvero partendo da Rovereto e recandosi a Trambileno, Boccaldo, Pozza e seguendo quindi la strada asfaltata che porta alla frazione di Giazza. Poco prima di quest'ultima si devii sulla sinistra, verso le malghe Valli e Costoni, e poi ancora a sinistra, a un bivio seguente: l'indicazione all'imbocco della carrareccia reca la dicitura Pian del Lares; quest'ultimo tratto, per lo più pianeggiante e lungo 7,5 chilometri, necessita di un permesso di transito da richiedere al comune di Terragnolo. Altrimenti si può seguire l'ertissimo e faticoso sentiero che sale diretto da S. Giuseppe alla Pozza del Perin. Qui giunti in un modo o nell'altro, si entri nella radura a valle della strada, ovvero sul versante di Terragnolo: all'estremità di essa, poco sotto l'orlo del terreno, si potrà rintracciare, per quanto celato dalla folta vegetazione, il possente basamento in pietra dove faceva capo la teleferica, tutt'intorno vestigia di baraccamenti e altro rimangono a testimoniare la presenza di una forte presenza militare. Scendendo qualche decina di metri sotto il basamento, giù per lo scosceso vallone, è visibile una bella targa incisa nel cemento: *Erbaut von der K. u. K. Seilbahnbau-Komp. N° 1. August-September 1916*

(Costruito dall'imperiale e regia compagnia costruzioni teleferiche n. 1 agosto-settembre 1916).

I rifornimenti li giunti prendevano due vie: una seguita dalla tel. P/2 Malga Pezzi-Malga Bisorte, l'altra dalla T 92 Malga Pezzi-Roite; la prima terminava alle pendici di monte Buso, la seconda si portava più oltre, fin alla q. 2.007 della Sella dei Campiluzzi, proseguendo quindi per il Roite. Dall'altra parte della strada si troverà una sorgente e una fontanella di recente riattata. La malga Pezzi, il cui nome varie volte ricorre, sorge poco oltre la Pozza del Perin, a quota più elevata, dopo alcuni erti tornanti della carrareccia.

Teleferica T 101

Niccolò - Pozza



modello

Hinterschweiger III

forza motrice

motore a benzina Langen u. Wolf da 20 PS
situato nella staz. a valle

lunghezza

800 m

portata

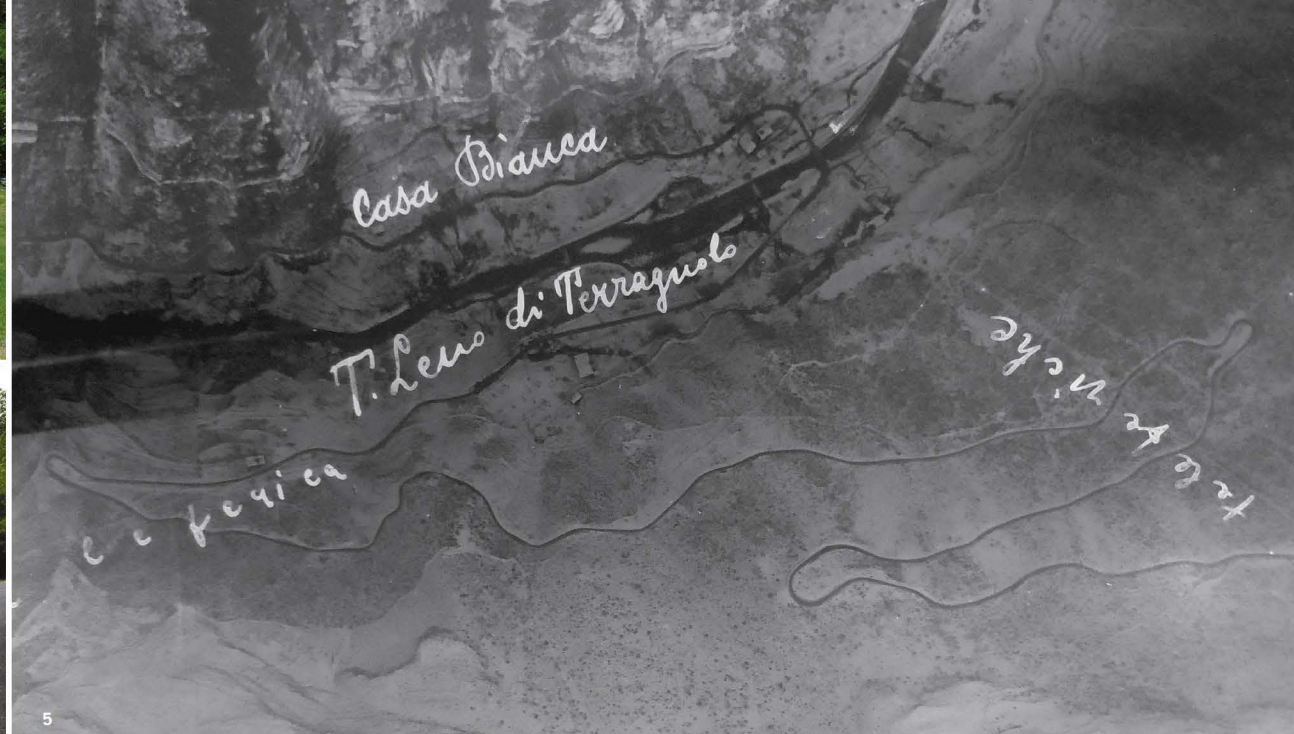
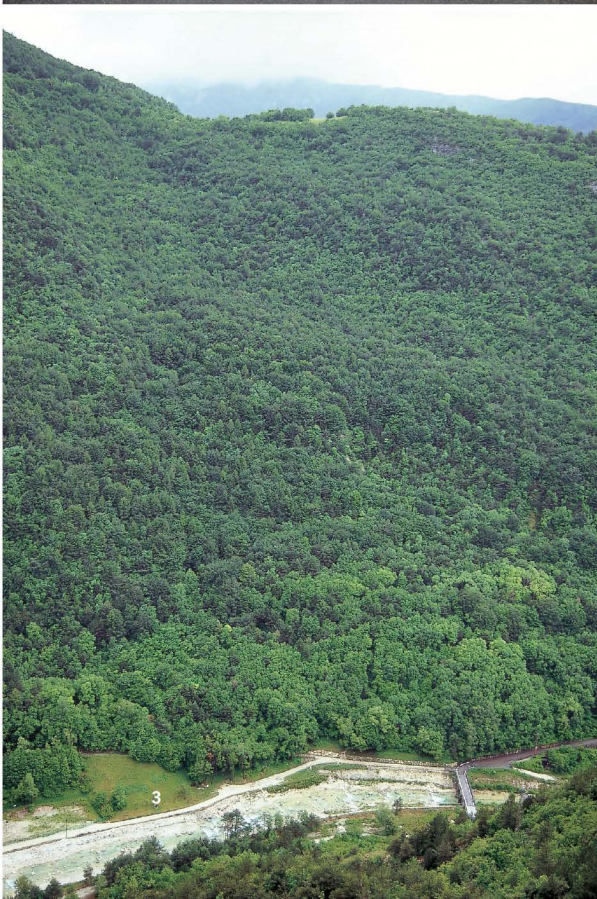
40 t in 20 ore;
l'impianto disponeva di 2 vagoncini con portata
di 500 kg

Teleferiche collegate

2 Volano - Piazza
T 102 Pozza - Boccaldo

Niccolò come riportato dalla documentazione austriaca, ma la dizione esatta del paese è **S. Nicolò**, è un minuscolo agglomerato in fondo alla valle del Leno di Terragnolo, al quale si giunge da Rovereto imboccando la statale della Vallarsa e deviando poco dopo a sinistra, all'altezza del ponte di S. Colombano. In realtà la stazione della teleferica non era situata esattamente al paese, ma poco prima, alla sinistra del torrente e di fronte al ponte, in corrispondenza di una delle stazioni della tel. 2 Volano-Piazza: rimandiamo perciò per altre notizie sulla località a quanto precedentemente scritto a proposito di quella teleferica (pag. 83). Osservando la zona da lontano si noterà facilmente un avvallamento naturale che incide verticalmente la costa boscosa della montagna, fino a giungere al termine della costa stessa dov'essa, poi, leggermente digrada: il percorso della breve teleferica seguiva tale invito naturale postandosi così a brevissima distanza dal paese di **Pozza**. Quest'ultimo è facilmente raggiungibile da Rovereto: superato il già citato ponte di S. Colombano si devia a sinistra per Trambileno e, giunti a Boccaldo, si imbuca la strada che a sinistra mena a Pozza e quindi





1. La stazione della teleferica
2. La chiesetta di S. Antonio abate
3. In basso il ponte sul Leno, sopra di esso il vallone naturale che era percorso dalla teleferica
4. L'acquedotto di Pozza; in questa località era situato l'arrivo della teleferica
5. A sinistra dell'immagine la teleferica proveniente da Volano; sopra il ponte sul Leno la stazione di quest'ultima e quella dell'impianto che saliva a Pozza, che intersecava la strada Ca' Bianca-Pozza (MC-FC)

alla frazione montana di Giazza e al rifugio Lancia. Pozza si trova dunque sopra Boccaldo e a brevissima distanza da esso.

Ci troviamo così nel massiccio del Pasubio, il che fa intendere l'importanza della pur breve teleferica di cui stiamo parlando: essa doveva infatti contribuire a far affluire i rifornimenti nelle retrovie austriache del Pasubio stesso; la stazione di arrivo era poco dopo il bivio che immette nel paese, in corrispondenza dell'edificio di un acquedotto, ma nulla è rimasto. Poco più in basso, invece, a monte della strada e nascosti dalla fitta vegetazione, resti di costruzioni a ridosso delle rocce: probabili depositi dei rifornimenti in attesa d'essere smistati. Un'altra via per giungere a Pozza che vivamente raccomandiamo a coloro che amano camminare in mezzo al bosco, è la strada sterrata che gli austriaci costruirono durante il conflitto servendosi come mano d'opera di prigionieri russi: essa è ora una strada forestale preclusa al traffico, parte da Ca' Bianca, anch'essa raggiungibile dalla strada di Trambileno, e ci conduce in circa tre quarti d'ora di non faticosa salita a una cinquantina di metri a monte del citato acquedotto.

Teleferica T 66

Serrada



modello

Wagner - Biro - Kurtz

forza motrice

(non indicata)

lunghezza

1.000 m
(ma dichiarati 1.500)

portata

60 t in 20 ore

Teleferiche collegate

nessuna

Di questa breve teleferica la gente di Terragnolo non ne sa nulla, né rimangono tracce della stazione a valle: pure, tanto la carta austriaca che riporta il percorso di tutte le teleferiche, quanto la rimanente cartografia austriaca, nonché infine l'elenco austriaco delle teleferiche la riportano, segno dunque della sua indubitabile esistenza. A ciò s'aggiunge la testimonianza conservata nel diario di guerra del soldato roveretano Francesco Laich: *Presso la chiesa [sc. di Pozza] diversi forni per il pane in piena attività. Ospedaletti da campo, magazzini, teleferiche, due delle quali, una grande e una piccola, scendenti da Serrada*¹. L'esame delle carte ci porta a determinare la posizione della stazione a monte in corrispondenza dell'ultima curva prima del ristorante "Cogola", all'inizio di **Serrada**, dove ora c'è un'area di sosta. Osservando il terreno che sostiene il posteggio, si noterà un basamento di vecchie pietre, probabile sostegno della stazione. Per quanto concerne invece la stazione a valle, una carta

austriaca la situa a **Dosso**, a differenza della carta generale 1:75.000 secondo la quale l'impianto partiva invece da una quota più alta, mentre per un'altra carta italiana con scala 1:25.000, essa doveva essere a Puechem. Ma trattandosi di manufatti austriaci, è ovviamente più autorevole la cartografia austriaca: seguiamo dunque le indicazioni da essa desumibili nonché la testimonianza sopra citata, e situiamo la partenza dell'impianto approssimativamente in corrispondenza del punto in cui, a Dosso, la via si biforca: una strada sale a Serrada, l'altra prosegue per Puechem e il passo della Borcola; lì c'è un grande slargo attrezzato per feste e cerimonie varie, e in quei pressi v'era la stazione di partenza della teleferica, probabilmente in corrispondenza del primo tornante a sinistra della strada per Serrada.

Ricordiamo che le altre, maggiori teleferiche che interessavano la valle di Terragnolo, avevano il loro principale nodo nella frazione di Puechem, immediatamente dopo Piazza e Dosso, con i quali, oggi, forma ormai un tutt'uno.

C'è però un'ulteriore difficoltà: l'elenco austriaco delle teleferiche le assegna una lunghezza di 1.500 metri, mentre in linea d'aria tra Dosso e il punto d'arrivo la distanza è

¹ Rodolfo Bolner, Giovanni Pederzoli, Francesco Laich, a cura di Gianluigi Fait, scritture di guerra n. 10, Museo storico in Trento - Museo Storico Italiano della Guerra, Rovereto 2002, pag. 368



1. Veduta di Piazza di Terragnolo da Serrada: nel cerchio la probabile partenza della teleferica
2. Arrivo di una teleferica a Serrada, in località Cogola (MGR 301/25)

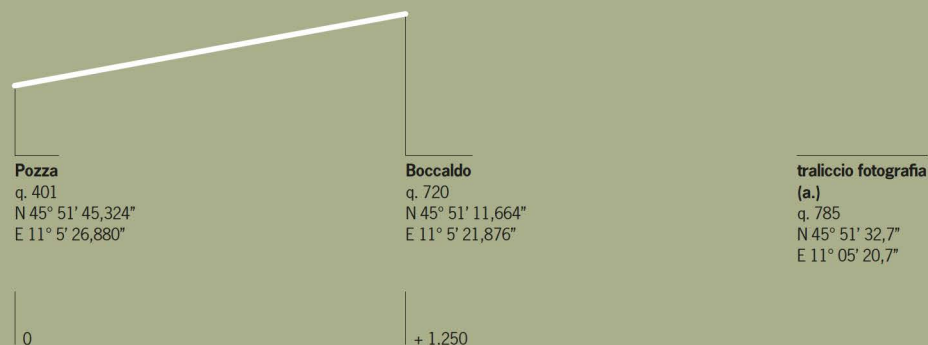
a un dipresso 1.000 metri. Non potremmo spiegare che con un errore tale incongruenza, data la chiarezza del tracciato segnato sulla carta geografica (quella austriaca), che, con scala 1:75.000, darebbe una lunghezza di 900 metri circa.

Quanto allo scopo di tale breve teleferica, non possiamo che avanzare l'ipotesi che essa servisse a trasportare a Serrada i materiali destinati lì e alle zone circosvicine, mentre l'altra maggiore teleferica, quella che, come già detto, partiva più a est, da Puechem, era adibita al trasporto di rifornimenti a Folgaria o da Folgaria. Ci dà ad ogni modo alcune indicazioni un Bollettino informativo dell'Ufficio Informazioni della 1^a armata², nel quale si legge che *una delle due teleferiche da Serrada (quella che corre più verso est) è di grande portata, circa 4 ql. per vagoncino: trasporta specialmente sacchi di farina. La seconda teleferica da Serrada [sc. quella di cui qui parliamo] è di portata minore, 1 ql. per vagoncino: trasporta farina, viveri diversi, legna.*

2 Ufficio Informazioni 1^a armata e III Corpo, Notiziario n. 17 Categoria B, 26 febbraio 1918, pag. 1

Teleferica T 102

Pozza - Boccaldo



modello
Hinterschweiger N.K.

forza motrice
motore a benzina

lunghezza
1.400 m

portata
60/2 t in 20 ore

Teleferiche collegate
T 101 Niccolò - Pozza
16b Boccaldo - Cheserle

Una diramazione della grande teleferica che da Volano portava a Piazza di Terragnolo (tel. 2 Volano-Piazza) prendeva inizio di fronte alla chiesetta di S. Antonio Abate, di là dal torrente e nei pressi della frazione di S. Nicolò di Terragnolo, e saliva a **Pozza di Trambileno** (tel. T 101 Niccolò-Pozza). Un altro importante impianto partiva dalle vicinanze di Boccaldo e risalendo la valle dell'Orco giungeva a Malga Cheserle (tel. 16b Boccaldo-Cheserle), dunque nelle retrovie austriache del Pasubio. Si tenga presente che tra Pozza, più in alto, e **Boccaldo**, in posizione sottostante, la distanza è estremamente esigua, pochi minuti d'automobile.

Una comunicazione del comando della 1ª brigata Kaiserjäger rivolta al comando della 11ª armata, datata 29 agosto 1917, ci informa che i rifornimenti del 1° TJR (Tiroler Jäger) e del gruppo di artiglieria del monte Testo, poco a monte di Malga Cheserle, dipendevano dalla teleferica Niccolò-Pozza e che, in conseguenza della mancanza di un impianto a fune tra Pozza stessa e Boccaldo, il trasporto dei rifornimenti era molto problematico. Accadeva infatti che la scarsità di mezzi di trasporto terrestri (carriaggi, portatori) non consentisse un efficace movimento "a pendo-





1-2. Boccaldo, stessa località oggi e ieri. In alto tra i tetti delle case s'intravede un traliccio della teleferica; (MGR 28/78)

3. A sinistra, Pozza, in basso a destra, Boccaldo

lo" tra le teleferiche dei due paesi, ovvero un costante movimento di andata e ritorno. Quindi i rifornimenti dovevano seguire un percorso estremamente contorto e lungo: *Umweg* lo definisce il citato documento, ovvero un giro vizioso. Essi infatti venivano instradati sulla teleferica di Geroli, in fondo alla valle di Terragnolo (tel. P Geroli-Malga Pezzi) e sugli altri impianti che ne costituivano la prosecuzione, richiedendo anche un considerevole numero di portatori. Si fa quindi presente come la distanza tra Pozza e Boccaldo sia esigua, analoga l'altitudine delle due località (in realtà non è esattamente così), semplice il congiungimento dei due impianti con una breve teleferica; infine, nell'attesa, si chiede l'assegnazione di due autocarri per fare la spola tra le due stazioni di teleferica. In calce al documento una notazione scritta a mano afferma che è estremamente raccomandabile l'esecuzione della linea richiesta.

Non sappiamo dei due autocarri, ma il collegamento tra le due vicine località venne realizzato, visto che con la sigla T 102 esso risulta inserito nell'elenco degli impianti a fune in funzione. Inoltre in una fotografia conservata al Museo della Guerra di Rovereto e rappresentante alcune case di Boccaldo danneggiate dalla guerra, è chiaramente visibile,

sullo sfondo, un traliccio dell'impianto di cui ci stiamo occupando: e questa è la riprova più sicura della sua esistenza, benché la memoria di esso si sia ormai smarrita, tant'è vero che persone del posto, da noi interrogate, hanno dichiarato di non essere a conoscenza di tale teleferica. Chi volesse visitare la posizione approssimativa in cui il traliccio venne costruito, troverà qui le coordinate geografiche: per arrivarci, si deve imboccare la sterrata che si diparte proprio di fronte all'acquedotto di Pozza, lungo la strada che mena a Giazzeria, e dopo circa cinque minuti deviare sulla destra, dove il muretto ai bordi della via lascia un varco e permette di entrare in un ripiano erboso, in fondo al quale, press'a poco, sorgeva il traliccio. Non rimangono però tracce di tale impianto, possiamo quindi soltanto supporre che gli estremi coincidessero press'a poco con la stazione a monte della teleferica Nicolò-Pozza e quella a valle della teleferica Boccaldo-Cheserle, proprio come ci induce a pensare la carta austriaca che riporta il tracciato di tutte le teleferiche, nonché la fotografia sopra ricordata.

Per quanto riguarda le vie di accesso alle località citate (S. Nicolò, Pozza, Boccaldo) rimandiamo a quanto già altrove scritto (tel. T 101 Nicolò-Pozza).

Teleferica T 103 Malga Cheserle



Hinterschweiger
(stazione motrice a Cheserle)

motore a benzina Deuzd da 35 HP

2.500 m

25 t in 20 ore
l'impianto disponeva di 14 vagoncini con
portata di 500 kg

T 102 Pozza - Boccaldo
T 119 Cheserle - Monte Spil
16a Spino - Boccaldo
16b Boccaldo - Cheserle
16c-d Cheserle - Alpe Pozze

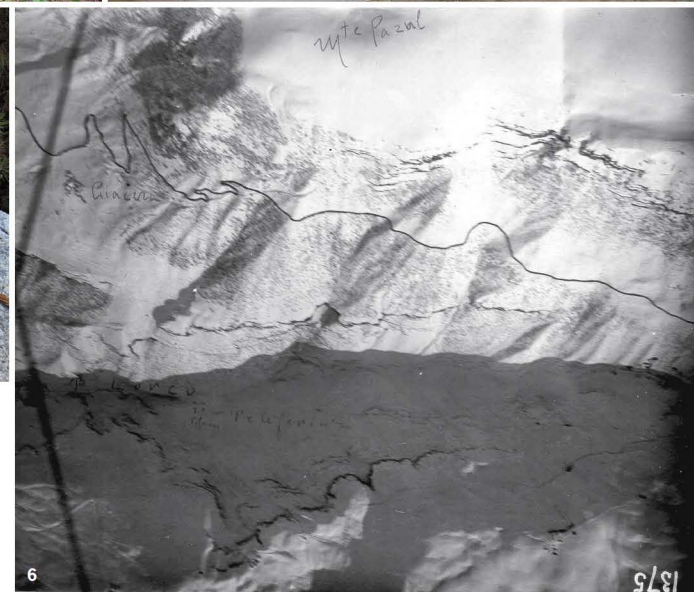
A Boccaldò i rifornimenti potevano arrivare attraverso la comoda strada proveniente da Trambileno, oppure mediante due teleferiche: la prima scendeva dal soprastante, vicino paese di Pozza (tel. T 102 Pozza-Boccaldò), collegato con un impianto (tel. T 101 Niccolò-Pozza) alla grande teleferica (tel. 2 Volano-Piazza) che prendeva gli approvvigionamenti a Volano, lungo la linea ferrata, e li avviava verso la valle di Terragnolo. Il secondo impianto che faceva capo a Boccaldò saliva dal vicino paese di Spino, in Vallarsa, a pochi chilometri da Rovereto (tel. 16a Spino-Boccaldò).

Chi voglia visitare le vestigia della teleferica di **Boccaldo**, assai vistose, dovrà ovviamente recarsi nell'omonimo paese, frazione del comune di Trambileno, imboccare a un bivio la strada che porta a Pozza e, poco dopo, prendere a destra per una strada stretta ma asfaltata che, passando per una fitta pineta, sale all'amenio altopiano denominato Pian del Lepre (o del Levro, con locuzione dialettale), e quindi al paese di Pozzacchio. Imboccata tale via, si arriverà subito a un piccolo ponte che attraversa il greto del rio Orco: lì si potrà posteggiare l'automobile. Subito dopo

il ponte, sulla destra, scende una stradella erbosa che, addentrandosi nel bosco, in pochi passi ci conduce ai ben visibili resti in calcestruzzo della stazione. Di qui i rifornimenti risalivano verso il **Pian del Cheserle**, dove sorge l'omonima malga, percorrendo l'erta e stretta valle dell'Orco.

A questo punto si potrà, volendo, proseguire per il viottolo che ben presto diventa esile sentiero: lung'hesso s'incontreranno basamenti di baracche, alcune caverne, una vasca in cemento per l'acqua e altri resti di manufatti militari. Converrà tornare per la medesima via al ponte sull'Orco.

Qui giunti, si potrà proseguire lungo la strada asfaltata e visitare la pittoresca chiesetta del Pian del Lepre che un'antica epigrafe ci avverte essere stata edificata nel 1704; non molti anni fa venne restaurata, per servire a una comunità religiosa che lì ha il suo centro. Proseguendo ancora si arriva al paese di Pozzacchio, dove ha origine la strada militare che mena all'omonimo, straordinario forte austriaco che sbarrava la Vallarsa, e dove giungeva un'altra teleferica, la T 133 Vallarsa-Pozzacchio.



- 1-2. Due immagini della stazione di Boccardo
3. La chiesetta del Pian del Levro
- 4-5. Due particolari della stazione di Pian del Cheserle
6. Foto aerea scattata da 3.500 m il 9.2.1917: indicata la teleferica al centro dell'immagine, in alto a sinistra la frazione di Giacera (Giazza) (MGR 191/92)

Torniamo al ponte: accanto ad esso ha inizio un sentiero che, sulla destra orografica, faticosamente risale la stretta valle e ci permette di arrivare alla stazione a monte della teleferica. Altrimenti e molto più comodamente si segue la strada dopo Pozza fino alla frazione Giazza e oltre, verso il rifugio Lancia. Quando la strada cessa di salire, ci si trova in un ameno paesaggio, prati e rada boscaglia; sulla destra un cimitero militare austro-ungarico ricostruito anni fa; poco dopo, sempre sulla destra, scende una strada sterrata che porta a malga Monticello. Il passaggio alle automobili non è interdetto, ma è consigliabile percorrerla per breve tratto a piedi finché, sulla destra, si noterà un invito naturale, un prato con scarsa vegetazione percorso da una sorta di tratturo. Lo si segue, e dopo pochi minuti si noteranno i ruderi cementizi della stazione a monte. Di lì mediante altri tronchi di teleferica (tel. 16c-d) i rifornimenti potevano proseguire verso l'Alpe Pozze, dove si trova il rifugio Lancia, o prendere la via di monte Spil (tel. T 119).

Segnaliamo infine che subito prima di Boccardo, sottostrada, si trova un cimitero austroungarico, ripristinato alcuni anni or sono.

Teleferica 16b

Boccaldo - Cheserle



modello

Bleichert M. 150

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

1.800 m

portata

140 t in 20 ore

Teleferiche collegate

16a Spino - Boccaldo

T 102 Pozza - Boccaldo

T 103 Malga Cheserle

T 119 Cheserle - monte Spil

Per quanto concerne la località di **Boccaldo** e il luogo in cui sorgeva la stazione della teleferica, si veda quanto scritto a proposito dell'impianto T 103 Malga Cheserle.

Aggiungiamo ora che una linea più breve rispetto a quella appena citata, la tel. 16b di cui qui trattiamo, portava rifornimenti nei pressi di malga Monticello, che sorge sulle splendide praterie che costituiscono le pendici nord occidentali del monte Spil. Più in basso, a occidente della malga, il paese di Pozzacchio, cui porta una mulattiera. I luoghi sono facilmente raggiungibili: recandosi a Boccaldo e presa la via del rifugio Lancia, giunti sui prati di malga Cheserle si incontrerà prima un cimitero militare austriaco ristrutturato e poi, sulla destra, una strada sterrata che mena in breve tratto a **malga Monticello**. È poi la medesima via indicata per raggiungere la stazione a monte della teleferica T 103. La strada è percorribile in automobile, consigliamo però una breve passeggiata a piedi che, in circa 20 minuti, ci farà raggiungere un bivio: a sinistra si sale alla malga, a destra si scende a Pozzacchio. Pochi metri prima del bivio, subito sottostrada, si potrà notare,

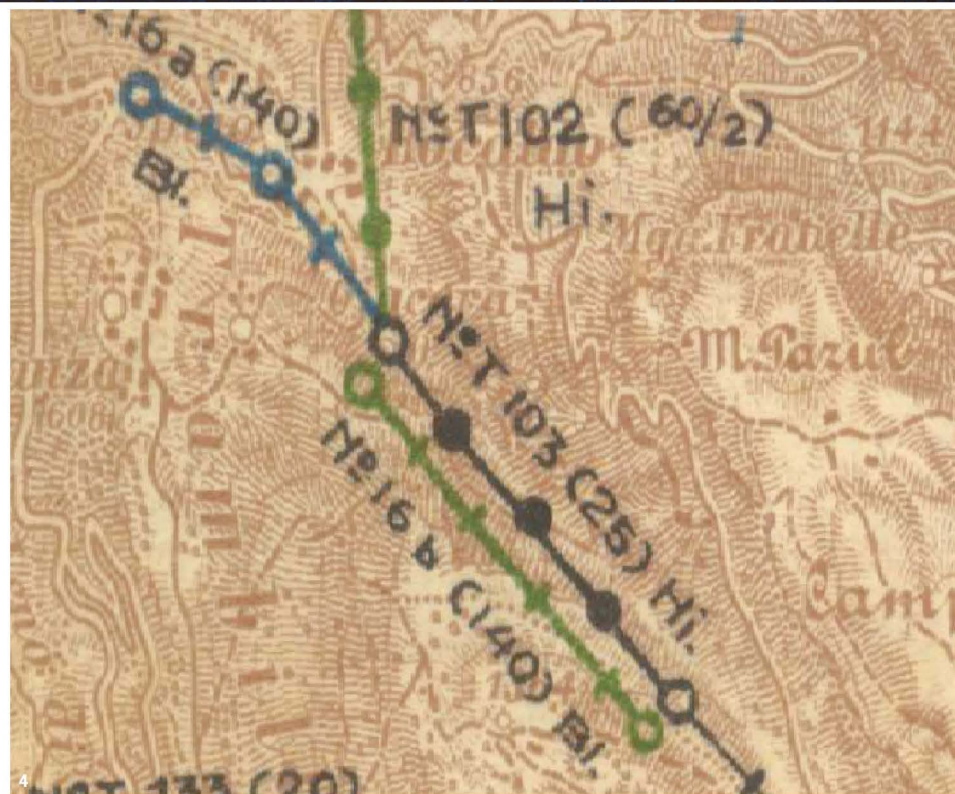
con un po' di attenzione, un modesto ripiano sostenuto da un basamento di pietre; poco prima, sulla strada, un ampio slargo.

Pur non avendone assoluta certezza, si può ipotizzare che si trattasse dell'arrivo a monte della teleferica Boccaldo-Cheserle: corrisponde la lunghezza della linea, corrisponde la posizione così com'è indicata dalla cartografia austriaca, per quanto la scala (1:75.000) non permetta un'esatta collocazione.

Quanto all'utilità di tale impianto, si tenga presente che la zona settentrionale dello Spil costituiva la sicura retrovia della parte meridionale del medesimo monte, importantissima posizione tutta percorsa da trincee e camminamenti e posta a vegliare minacciosa sui fianchi della Vallarsa. Non basta: spostiamoci ancora un poco più a sud, sempre sullo Spil, e troviamo il famoso Corno di Vallarsa, ribattezzato poi Corno Battisti, posizione contesissima dai due eserciti.



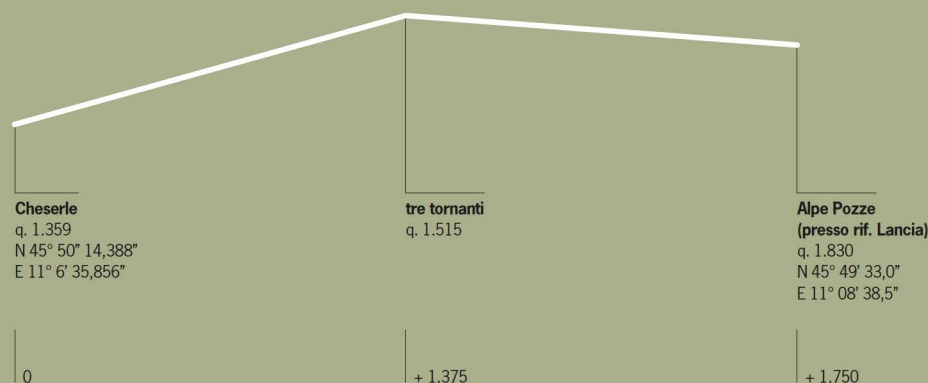
-
1. Il cimitero a Pian del Cheserle
 - 2-3. Malga Monticello
 4. Le teleferiche tra Boccaldo e Pian del Cheserle
-



Teleferica campale 16c-d

Cheserle - Alpe Pozze

(+ T 137 Pozza Rionda)



modello

- a) 16 c-d Bleichert M. 150
- b) T 137 Bremsberg

forza motrice

- a) motore a benzina
- b) a mano

lunghezza

- a) 3.200 m
- b) 550 m

portata

- a) 140 t in 20 ore
- b) non indicata

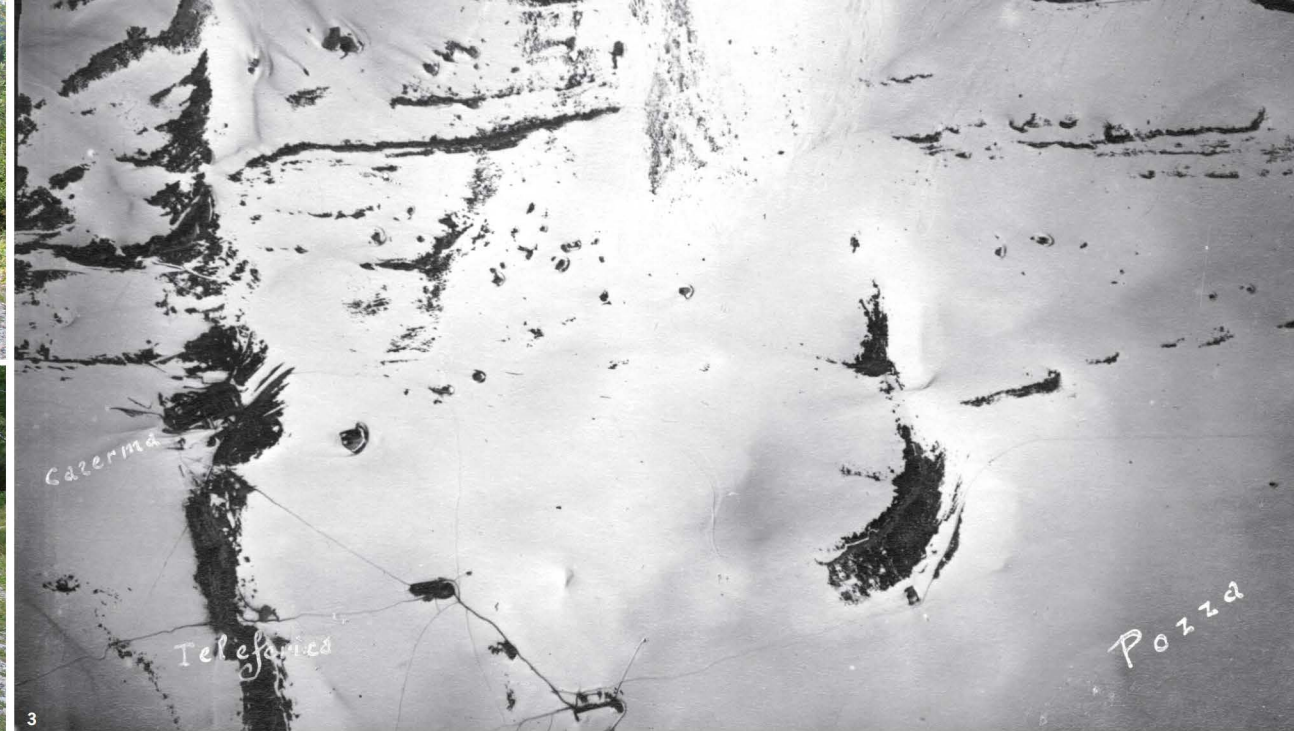
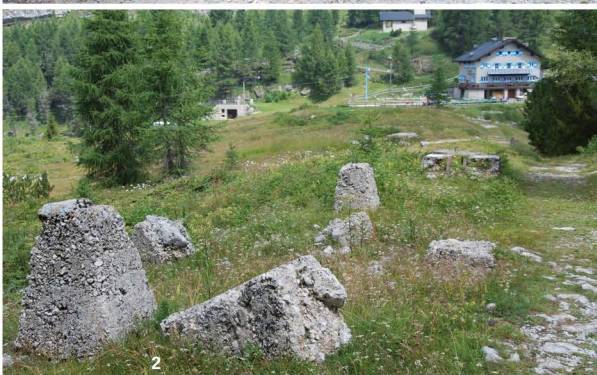
Teleferiche collegate

- T 103 Malga Cheserle
- T 119 Cheserle - monte Spil
- T 120 Zocchio - Groppa dello Spil
- T 137 Pozza Rionda

La teleferica di cui qui ci occupiamo era la prosecuzione di quella che da Boccaldo saliva fin nei pressi di malga Cheserle, e a proposito della tel. T 103 Malga Cheserle abbiamo spiegato come giungere al Pian del Cheserle ed esattamente al luogo dove sono i resti delle stazioni. Ricordiamo anche, per comprendere la denominazione “16c-d” che la tel. 16a era l’impianto che da Spino saliva a Boccaldo, mentre la tel. 16b quello che da Boccaldo arrivava nei pressi di malga Monticello, sempre nelle vicinanze del Pian del Cheserle. Dunque, tutto un complesso sistema di impianti a fune volto a rifornire da più parti le retrovie del Pasubio.

La tel. 16c iniziava così il suo viaggio all’arrivo della T 103 e risaliva le praterie del **Pian del Cheserle** fino a un punto dove necessariamente doveva subire una deviazione verso sinistra per poter imboccare l’ampia vallata che sale all’Alpe Pozze, compresa tra il monte Testo, a destra, e il Pazul a sinistra: di tale punto intermedio non abbiamo ritrovato tracce sicure, esso secondo la cartografia austriaca si trovava ad ogni modo laddove l’attuale strada che porta al rifugio Lancia, circa venti minuti di cammino dopo il

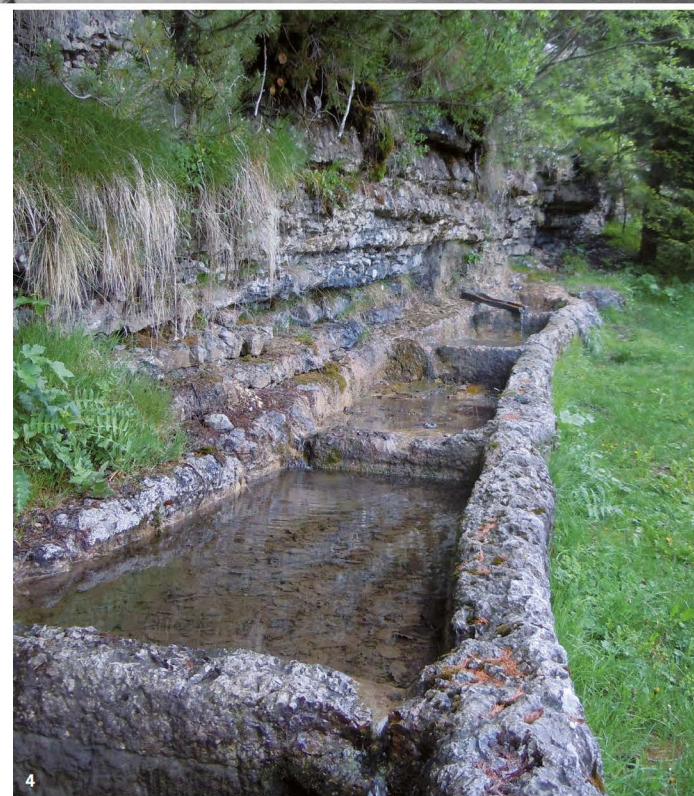
“Sassone”, presenta tre brevi tornanti in rapida successione l’uno dopo l’altro. Si veda quanto abbiamo scritto a proposito della tel. T 120. Di lì la linea cambiava dunque direzione e quest’ultimo tratto, denominato con la sigla 16d, risaliva la vallata ora boscosa in cui si snoda la strada del rifugio Lancia, e terminava sull’orlo dell’Alpe, dove inizia quella zona che gli austriaci denominavano **Pozzamalde** (che significa letteralmente “conca di Pozza”, e si riferisce a quella vasta prateria nella zona del rifugio Lancia, la quale, per l’appunto, è leggermente depressa, donde il nome di conca). Chi si rechi al Lancia, non trascuri, lungo la via, una sosta alle bellissime fontane denominate “Sette Albi”; giunti al rifugio, dal terrazzo si potrà vedere proprio di fronte, a duecento metri circa, i resti della stazione d’arrivo, ai quali si può giungere in pochi minuti prendendo il sentiero che inizia proprio accanto al rifugio e che conduce verso il monte Testo. Si faccia attenzione a non confondere quanto resta dell’arrivo di una seggiovia costruita negli anni ’50, che dal paese di Pozzacchio portava gli sciatori fin lassù, con le vestigia della teleferica di guerra, posta alcuni metri più oltre; sarà del



1. Posizione approssimativa di arrivo del tratto 16c
2. Plinti della teleferica in prossimità del rifugio Lancia; qui arrivava anche la teleferica costruita negli anni '50
3. La foto aerea italiana scattata il 10.5.1918 rappresenta la zona dell'attuale rifugio Lancia; evidenziata la teleferica, sulla sinistra (MC-FC)
4. I "Sette Albi", lungo la strada per il rifugio Lancia

resto facile distinguere il manufatto e il cemento più antico da quello più recente.

Aggiungiamo infine come nella carta generale delle teleferiche austriache (ma non nelle altre da noi esaminate) sia tracciato un breve impianto di 550 metri, la teleferica T 137 Pozza Rionda, che di fatto raddoppiava l'ultimo tratto della tel. 16d, ovvero quello tra la conca boscosa in corrispondenza della deviazione per malga Zocchi e l'attuale rifugio Lancia: è la zona denominata **Pozza Rionda**, chiamata dagli austriaci Testomulde (*Mulde*, come già detto, in tedesco significa conca), dalla quale partiva inoltre un'altra linea per il monte Testo. Non abbiamo trovato tracce della tel. T 137, come del resto è ovvio per un impianto leggero azionato a mano; diamo quindi in modo del tutto approssimativo le coordinate della stazione di partenza (Pozza Rionda), calcolate tenendo conto della lunghezza dell'impianto e della presenza di alcuni ruderi, che nulla peraltro ci consente di attribuire con certezza a una teleferica.



Teleferica T 119

Cheserle - Monte Spil



modello
Hinterschweiger

forza motrice
non indicata

lunghezza
880 m

portata
2 t in 20 ore

Teleferiche collegate
T 103 Malga Cheserle
16c-d Cheserle - Alpe Pozze

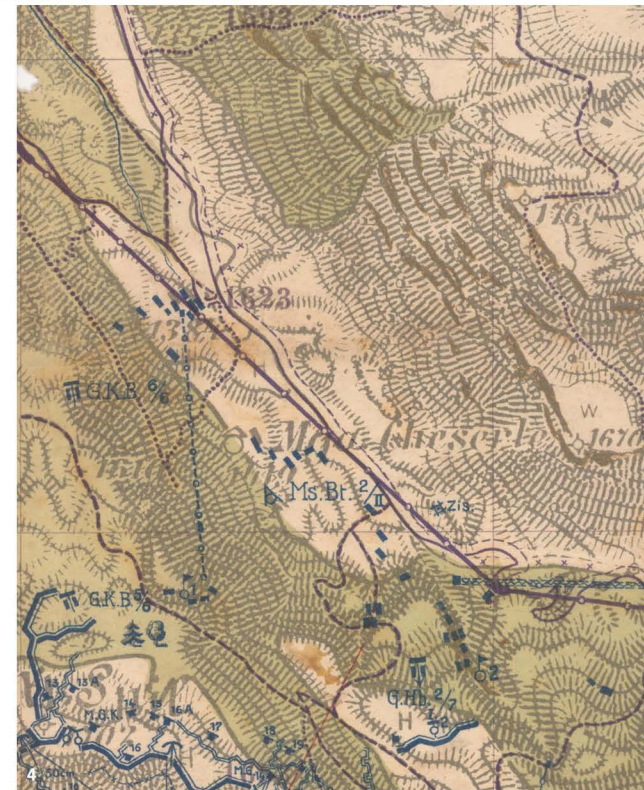
Nella località Pian del Cheserle arrivava la tel. T 103 proveniente da Boccaldo: si veda perciò la scheda ad essa dedicata per altre notizie in proposito. Di lì inoltre proseguiva la teleferica che risalendo la vallata compresa tra il Pazul da una parte e lo Spil e il Testo dall'altra, arrivava all'Alpe Pozze, ovvero all'attuale rifugio Lancia. La carta generale austriaca e un'altra, sempre austriaca, risalente all'agosto 1917, ci mostrano anche una breve teleferica che sempre da **Cheserle** risaliva obliquamente in direzione sud sud-ovest le pendici orientali dello Spil, portandosi in una località che la scala della carta generale (1:75.000) e gli scarsi dettagli offerti dall'altra non ci permettono di definire con esattezza. L'elenco austriaco delle teleferiche riporta puntualmente tale impianto, segno dunque che certamente esso dovette essere approntato in un periodo seguente la stesura delle carte austriache che non lo segnano e prima dell'agosto 1917.

Gli elementi di cui disponevamo per rintracciarne il punto d'arrivo, erano la lunghezza dell'impianto, l'angolazione rispetto al punto di partenza, che è noto, la posizione della stazione d'arrivo situata alla stessa latitudine di

altri punti noti e verificabili. Forti di tali, in verità piuttosto generici elementi, ci siamo messi alla ricerca del punto d'arrivo, che qui presentiamo come ipotetico, non avendo gli elementi sicuri per riconoscerlo. Ad ogni modo si imbocchi la rotabile per malga Monticello (vedi tel. 16b Boccaldo-Cheserle), e lì giunti si prosegua lungo il bel sentiero, per nulla faticoso, che ci porta fin sulla cima dello Spil, e poi ancora, volendo, a Corno Battisti o a malga Zocchi. Si supererà dapprima il prato in cui si trova la bella malga Buse, poco dopo un altro prato, poi ancora il sentiero si fa strada pigramente salendo tra alberi e mughi. In breve tempo, sulla destra, si noterà un basamento in pietra su cui è tracciato il segno bianco e rosso del sentiero; subito sopra, le tracce di costruzioni, un ampio ripiano. Ecco, noi avanziamo l'ipotesi, sulla base degli elementi prima accennati, che lì giungesse la tel. T 119. Altro elemento a sostegno di tale supposizione è anche il fatto che la località si trova sul sentiero-mulattiera che percorre in tutta la sua lunghezza la montagna, sì che i rifornimenti fin lì giunti potevano essere in breve trasportati nelle posizioni occidentali del monte, quelle esposte verso l'avversario.



1. Il Pian del Cheserle e l'omonima malga, in basso; a sinistra, il fianco orientale di monte Spil
2. I resti "ipotetici" della stazione a monte della teleferica
3. Particolari dei plinti a Pian del Cheserle
4. Il tracciato della teleferica in una carta austriaca



Teleferica T 120

Zocchio - Groppa dello Spil



modello

Tipo C (?)

forza motrice

a mano

lunghezza

520 m

portata

non indicata

Teleferiche collegate

16c-d Cheserle - Alpe Pozze

T 107 Corno

Si segue la strada che da Boccaldo (Trambileno) porta al rifugio Lancia, ora asfaltata fino al Pian del Cheserle. Giunti in un luogo chiamato dagli amanti di quei luoghi "Il sassone", per la presenza di un enorme pietrone ai lati della via, si dovrà posteggiare l'automobile e proseguire a piedi, ch  un divieto interdice da l  in poi il passaggio in automobile. Dopo mezz'ora circa la strada sterrata, per superare un pi  brusco dislivello, si snoda in una serie di **tre tornantini**, l'uno subito seguente all'altro, ben visibili anche su qualsiasi carta turistica: in corrispondenza del primo, in base alla cartografia austriaca, c'era una stazione di teleferica, ma oggi nulla rimane. In corrispondenza del terzo tornante, pochi passi pi  oltre, tracce incerte (muretti, sassi) che non potremmo per  riferire a nulla di certo; inoltre la cartografia austriaca fa partire l'impianto dal primo dei tre tornanti. Un tronco proseguiva verso il rifugio Lancia (tel. 16d), una diramazione secondaria, quella di cui qui ci occupiamo, risaliva l'erta costa boscosa giungendo fino al boale Zocchi, sede dell'omonima malga.

Si prosegue ancora un poco dopo i tre tornantini, finch  sulla destra, in corrispondenza d'un breve pianoro,

si noter  una deviazione che porta a **malga Zocchi**. Si prenda quella direzione e in altri venti minuti la stradella si biforca: in corrispondenza del bivio, subito sottostrada, c'  un ripiano sostenuto da un basamento di grosse pietre, il probabile arrivo della teleferica, il tutto ormai ricoperto da erba, piante e muschio, e dunque di non immediata identificazione.

Il nome della teleferica, Zocchio-Spilr cken (dorso, schiena dello Spil)   dunque fuorviante, in quanto questo tratto dell'impianto serviva a congiungere la strada dell'Alpe Pozze con le vicinanze di malga Zocchi; era invece il successivo tronco, la tel. T 107, che permetteva di compiere un successivo balzo e di giungere proprio sul dorso dello Spil, alle spalle del Corno. Senza questo secondo ramo, quello precedente non sarebbe stato di alcuna utilit .

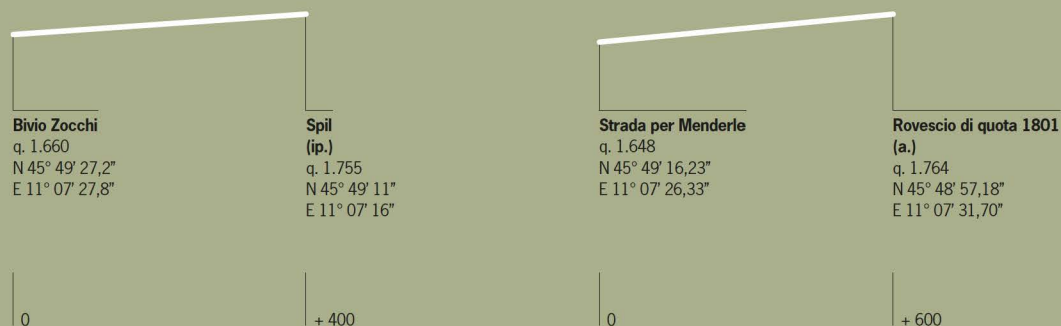


1. Il bivio accanto al quale arrivava la teleferica
2. Miseri resti del basamento della stazione a monte
3. Il tracciato della teleferica in una carta austriaca



Teleferica T 107

Corno



modello
non indicato

forza motrice
a mano (Handaufzug)

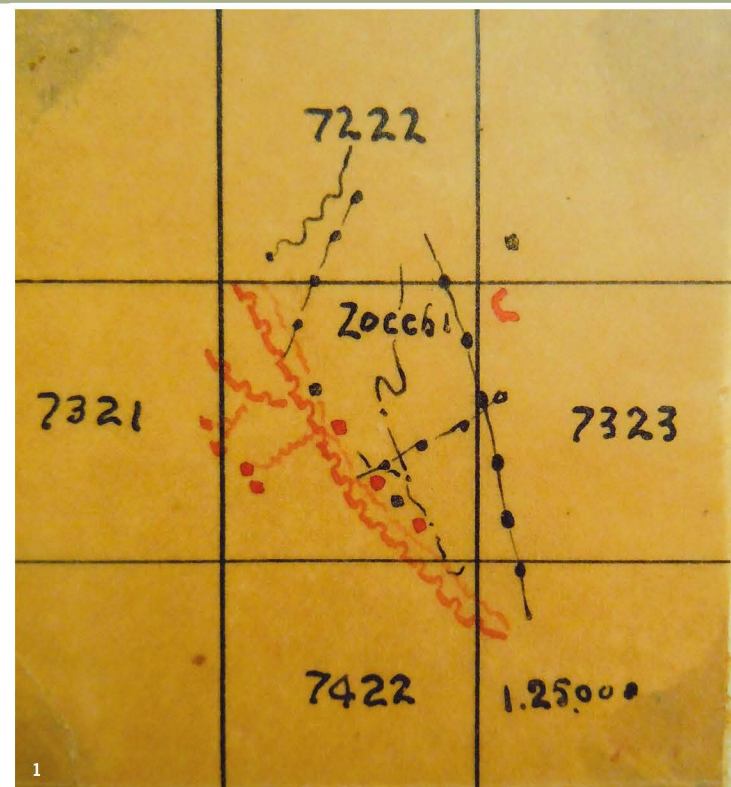
lunghezza
300 m

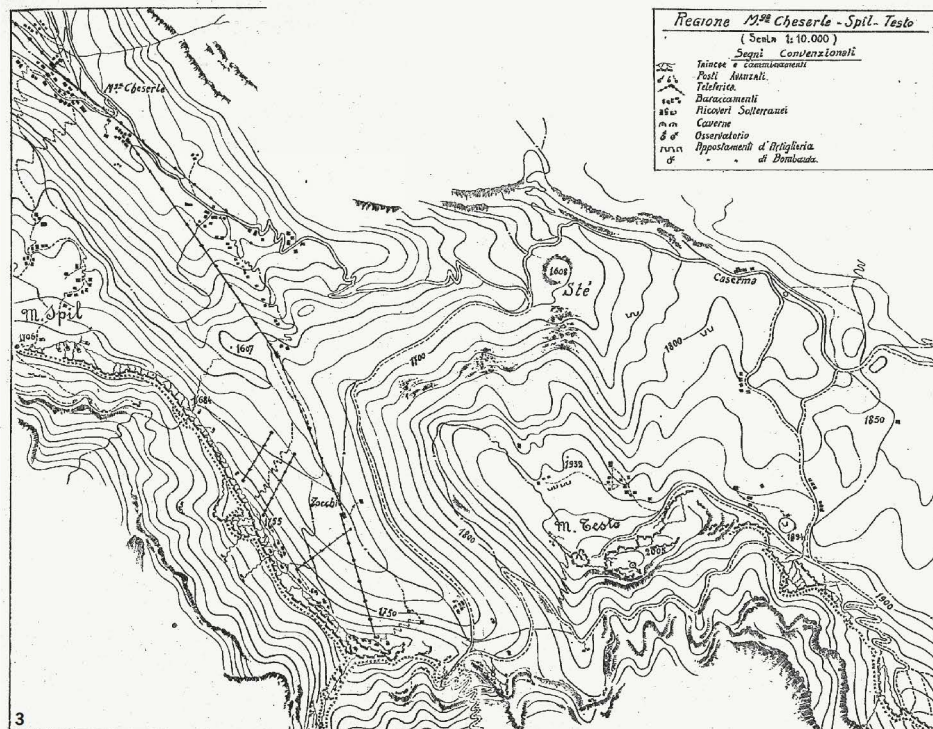
portata
non indicata

Teleferiche collegate
T 120 Zocchio - Groppa dello Spil

L'impianto di cui qui ci occupiamo interessava un ambiente di grande bellezza e suggestione, soprattutto nella stagione autunnale quando l'ingiallire dei larici gli conferisce un aspetto quasi di fiaba: si tratta del boale Zocchi, sede dell'omonima malga di recente ristrutturata, una delle vie per raggiungere Corno Battisti, altra meta di grande interesse e suggestione. Boale Zocchi è quel prato e ampio avvallamento compreso tra il monte Testo a est e lo Spil a ovest, che leggermente salendo da nord ovest verso sud est raggiunge bocchetta Foxi, donde a sinistra si raggiunge il rifugio Lancia, a destra il Corno. Si può anche salire con comoda mulattiera sul Testo, in cima al quale sono perfettamente visitabili magnifiche caverne austro-ungariche.

Tornando alle teleferiche, risulta impossibile stabilire un quadro certo della situazione che là si verificò. Di sicuro giungeva in zona la tel. T 120 Zocchio-Groppa dello Spil (Spilrücken), quella che dava significato alla T 107 Corno. Non avrebbe infatti avuto senso una breve teleferica che trasportasse materiali da una stazione intermedia della tel. 16c-d Cheserle-Alpe Pozze fin nei pressi di **malga Zocchi**, se non per fare di lì un ultimo balzo e raggiungere





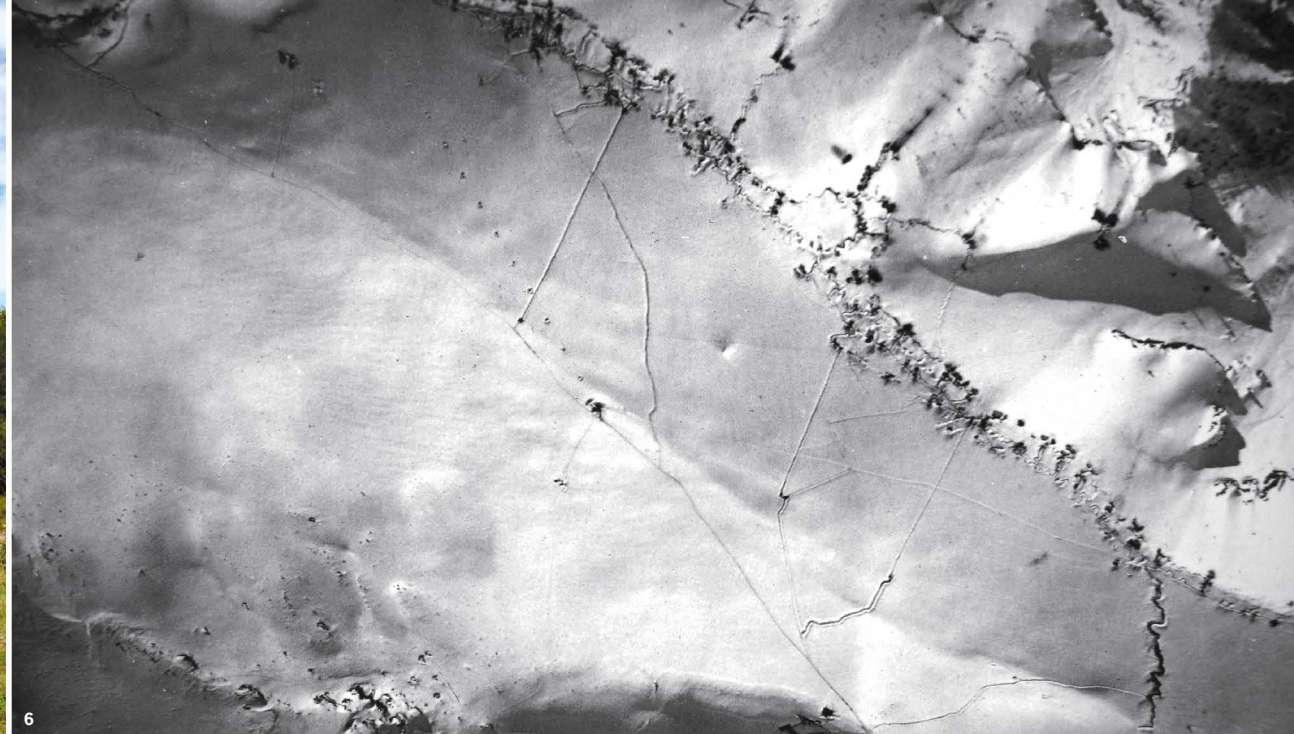
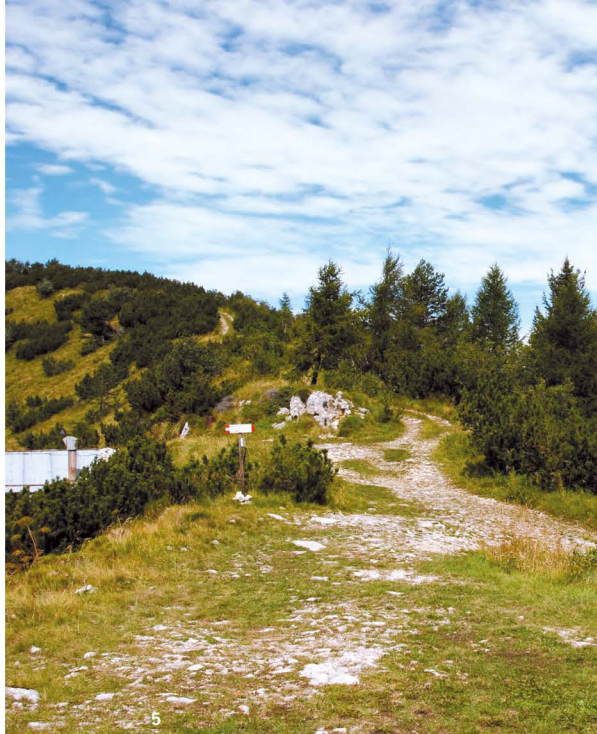
1. Lo schizzo eseguito a integrazione di una foto aerea, mostra tre brevi teleferiche (MC-FC)
2. Veduta di boale Zocchi
3. La zona di malga Zocchi in uno schizzo del 1917 (cfr. nota 3)

le retrovie immediate del Corno di Vallarsa (Corno Battisti), posizione considerata da austriaci e italiani di grande importanza e che quindi doveva poter essere costantemente rifornita. Anche in questo caso, come in molti altri, la necessità di una teleferica si spiega pensando alle condizioni invernali: la zona del Pasubio è molto ricca di precipitazioni, e per molti mesi metri di neve rendono pressoché impraticabili le strade. Detto ciò, le certezze sono finite: la tel. T 107 aveva secondo la carta generale austriaca delle teleferiche la stazione di partenza corrispondente con quella d'arrivo della tel. T 120: i rifornimenti, con un balzo di oltre trecento metri, venivano portati grazie a un leggero impianto costruito e azionato a mano, fin sulla groppa del prospiciente monte Spil, ma stabilire il punto esatto è risultato impossibile: infatti la schiena dello Spil è ormai totalmente ricoperta da una fittissima macchia di mughi, che rendono impenetrabile il terreno. È soltanto possibile, sulla base della lunghezza dichiarata dell'impianto (che in verità ci pare sottostimata) e della sua direzione rispetto al punto di partenza, indicare del tutto approssimativamente la zona d'arrivo. La carta austriaca del 1916 non riporta invece alcun impianto in quella zona, da poco conquista-

ta agli italiani, mentre quella del 1917 segna un tracciato che va dall'arrivo della T 120 al rovescio di quella che, in guerra, era chiamata **q. 1.801** (in realtà 1.778), la quale, costituendo la testata meridionale dello Spil, domina il Corno. Una fotografia aerea scattata nel febbraio del 1917 conferma l'esistenza di tale impianto, che partiva esattamente in fondo alla valletta, sotto malga Zocchi, dove la strada che mena al valico del Menderle, sulla groppa dello Spil, comincia la sua breve salita. Un'altra carta italiana del maggio 1917 conferma tale teleferica aggiungendo altri due brevi impianti che avevano per meta punti diversi del dorso dello Spil. Una nota in calce alla carta avverte inoltre che *alle teleferiche già note vanno aggiunti vari altri tronchi: nel settore q. 1.755-Corno-Testa risultano i brevi rami (probabilmente a mano) Zocchi-testata Zocchi e testata Zocchi-fianco di monte Testa*. In un opuscolo dell'Ufficio Informazioni della 1^a e 6^a armata¹ si conferma il tronco Zocchi-quota 1801. Un'altra carta italiana del settembre 1918, siamo ormai quasi al termine del conflitto, riporta la

1 Descrizione della linea di difesa austriaca dal lago di Garda alle alpi di Fassa, Adige-Borcola, marzo 1917, pag. 9





4. Foto aerea degli anni '50: al centro malga Zocchi, a destra in basso q. 1.801, allora libera dalla vegetazione, in basso le trincee sullo Spil, oggi sommerse dai mughì
5. Monte Spil, il valico del Menderle
6. Foto aerea scattata l'1.2.1917; si notino, dal centro verso sinistra in alto, i puntini che segnano il tracciato della teleferica per q. 1.801; inoltre il reticolo dei trinceramenti lungo il crinale dello Spil e i camminamenti che scendono verso il basso (MC-FC)

linea per quota 1.801 e quella dello Spil. Infine in un opuscolo dell'Ufficio Informazioni della 1ª armata del 1918, definito "riservatissimo", si afferma che *il tratto di teleferica Zocchi-Monte Corno risulterebbe distrutto dai nostri tiri d'artiglieria*². Era dunque una situazione in continuo mutamento che non ci consente di stabilire un quadro definitivo.

Avevamo visto parlando della tel. T 120 come giungere alla sua stazione a monte, in prossimità di malga Zocchi; lì giunti, dove c'è un bivio, si potrà proseguire per la via di destra fin dove la strada, piegando decisamente verso destra (nei pressi c'era la partenza del tronco per q. 1.801), riprende a salire per breve tratto giungendo al valico del **Menderle**, subito sotto la cima di monte Spil. L'arrivo della teleferica doveva presumibilmente essere in qualche luogo all'incirca 500 metri verso sud, sulla groppa del monte³, ma sarà inutile avventurarsi nell'intrico dei mughì. Consigliamo invece di seguire, giunti al Menderle, il sentiero

che lungo il fianco occidentale dello Spil conduce, in bellissima e facile passeggiata, fino al Corno Battisti; lì si potrà salire l'erta che porta a quota 1.801, meta dell'impianto distrutto nel 1918 dall'artiglieria italiana: avvertiamo però che anche il rovescio della quota è totalmente invaso da mughì e vegetazione che ne rendono quasi impossibile l'esplorazione. Ma soprattutto non si trascuri di spingersi fin sulla punta del Corno, da cui il panorama sulla Vallarsa è davvero straordinario. I più audaci potranno scendere per il sentiero che porta a Valmorbida, lungo il quale c'è l'entrata al sistema di gallerie del Corno, che in parte sono state ripulite e rese accessibili. Per tornare al punto di partenza, anziché ripercorrere il cammino già compiuto, si potrà proseguire il sentiero fino alla bocchetta di Foxi, aggirando così la testata di monte Spil: lì giunti, o si scende per i prati fino a malga Zocchi, o si prosegue seguendo ancora il sentiero che mena alla Bocchetta delle Corde e di lì al rifugio Lancia.

2 *Note sulla sistemazione logistica nemica del gruppo Colsanto-Pasubio, 1918, pag. 7*

3 *Brevi tratti di teleferica, certamente a mano, salgono dalla valle di Zocchi alle trincee della dorsale q. 1684 -1755-1801 (Ufficio Informazioni 1ª e 6ª armata, Notiziario n. 25 cat. E del 15 febbraio 1917) (ISAG 55.1.44)*

Teleferica T 115

Costa di Borcola



modello
Hinterschweiger

forza motrice
motore a benzina

lunghezza
1.353 m

portata
24 t in 20 ore

Teleferiche collegate
12 Piazza - Borcola

Abbiamo descritto parlando della tel. 12 Piazza-Borcola l'itinerario da seguire per giungere al **passo della Borcola**, dove prende inizio la valle di Terragnolo.

Prima di giungere al passo, sull'ultimo breve rettilineo, si noteranno sulla sinistra gli imbocchi di alcune gallerie in parte erosi da lavori stradali: lì di fronte una targa in legno avverte che quello era il luogo della stazione di partenza della teleferica che assicurava i rifornimenti al presidio della forte posizione di **Costa di Borcola**, rifornimenti ammassati nelle gallerie in attesa d'essere inviati a monte. Si osservi la montagna di fronte, e si noterà un evidente canalone naturale che la percorre per tutta la sua altezza e che termina laddove la cresta si apre in una rocciosa fenditura. Proprio in quella fenditura naturale era l'arrivo dell'impianto a fune, che dunque approfittava di un naturale invito al passaggio delle funi, e sempre lì c'era la baracca del comando austriaco. Una bella fotografia dell'epoca ci mostra com'era allora quel luogo, oggi a stento riconoscibile per la vegetazione che quasi tutto ha ricoperto; chi volesse visitarlo dovrà sobbarcarsi un'ora e mezzo di dura, erta salita dal passo della Borcola e, proprio

quando la salita finalmente termina, ci si trova di fronte a un trincerone che percorre tutto il bordo dell'altopiano erboso. Si segua il trincerone sulla destra, scavalcando dopo poche decine di metri il ciglio del monte e affacciandosi sulla val Gulva, e ci si troverà nel luogo indicato, una grande nicchia naturale tutt'intorno protetta dalle rocce. Dove le rocce piegano sulla sinistra formando un ripiano venne eretta la costruzione del comando, fornita di una galleria ricovero, unico particolare ancora visibile. Una fotografia dell'epoca mostra la baracca della stazione a monte della teleferica proprio davanti all'edificio del comando.

Giunti fin lì, non si perda l'occasione di esplorare l'erbosa Costa, girando tra trincee, postazioni, gallerie; poco più in alto, lungo il sentiero che mena nel cuore del Pasubio, sorgono i ruderi della vecchia malga. Aggiungiamo che nel settore di Costa di Borcola erano presenti altre due brevi teleferiche (cfr. la carta a pag. 219). Una, più breve (T 123), portava i rifornimenti poco più a monte dell'arrivo della T 115, l'altra (T 129) transitava a nord dei Settori 16, 17, 18 della linea austriaca, sempre rimanendo in quota.

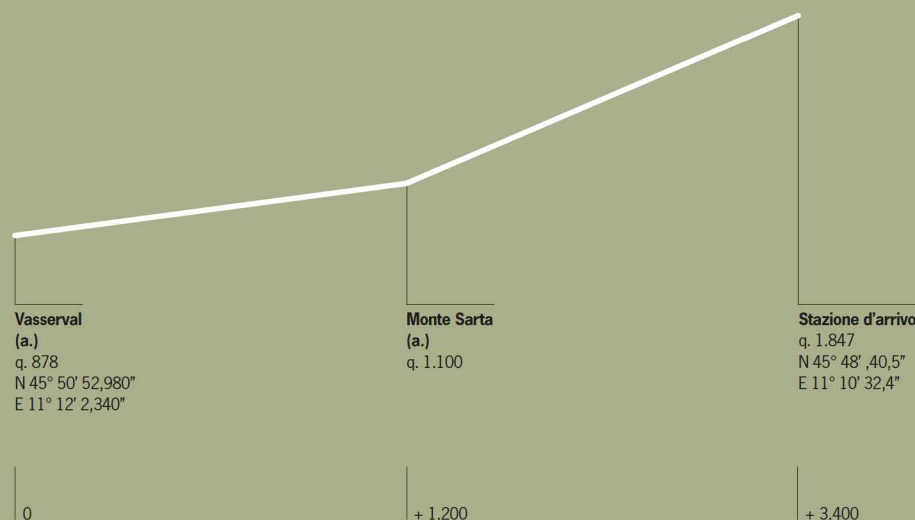


1. Baraccamenti e fortificazioni a Costa di Borcola (CT)
- 2-3. Sede del comando di battaglione
4. Lungo la strada del passo Borcola le gallerie in corrispondenza della stazione della teleferica
5. La segnaletica recente posta ai bordi della strada
6. In basso a sinistra il passo della Borcola, in cima al canalone più a destra arrivava la teleferica
7. La sede del comando di battaglione di malga Costa e l'arrivo della teleferica (CT)



Teleferica campale 17

Valgulva - Pasubio



modello

Heckel M 150

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

4.500 m

portata

120 t in 20 ore

Teleferiche collegate

12 Piazza - Borcola

T 138 Malga Belvedere

T 141 Pasubio Anslusse (collegamenti)

T 142 Pasubio Anslusse

T 143 Pasubio Anslusse

(Sega - Vasserval: cfr. sezione "Le teleferiche dimenticate")

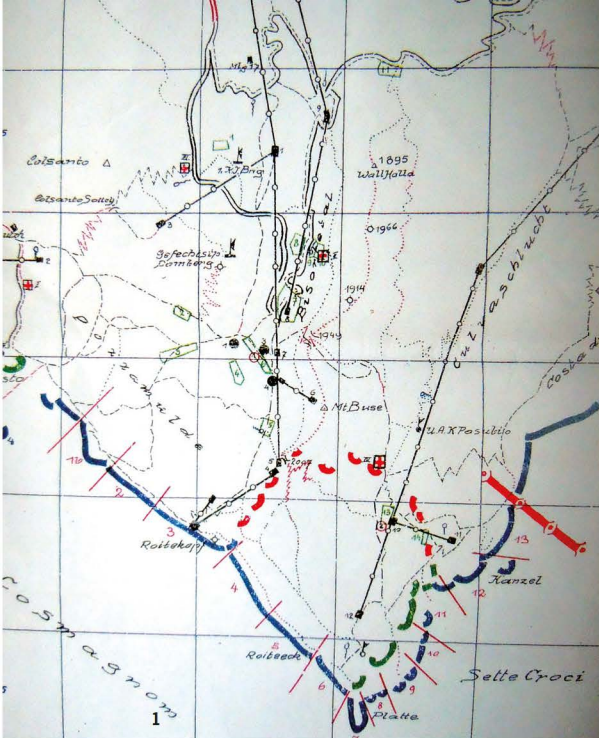
Chiariamo preliminarmente che qui, come altrove quando abbiamo citato questo impianto, abbiamo adattato all'uso moderno, Val Gulva, la denominazione originale austriaca che era invece *Valculva* oppure, come risulta da altri documenti, *Culva Schlucht* (forra Culva). Qui accanto un interessante schizzo del 1° Kaiserjägerbrigadekomdo (*Orientierungsskizze für neuankommende Truppen*), in parte sfruttato anche per la tel. T 106 Roite, dove appare per l'appunto la denominazione *Culva* e da cui si ricava l'andamento della tel. 17 nella sua parte alta.

Detto ciò, spieghiamo subito che la Val Gulva è un'aspra e selvaggia forra che nell'alta valle di Terragnolo, poco sotto il passo della Borcola, sale ripidissima al Pasubio, e dunque nella sinistra orografica del torrente Leno. L'accesso alla valle è possibile in due modi; ci si può recare al passo della Borcola dove, poco prima della malga, si troverà ben segnato sulla destra il sentiero che in una mezz'ora di cammino permette di giungere a malga Gulva (q. 1.087), piccolo edificio allo sbocco della valle: da lì comincia l'arduo sentiero che risale la forra. In alternativa, provenendo da Incapo,

ultima frazione di Terragnolo, e procedendo verso la Borcola, s'incontra una galleria, dopo la quale sulla destra scende una strada sterrata chiusa da una stanga che porta al torrente. Passato il ponte di legno, se si va a destra si arriva a Sega di Terragnolo, a sinistra a malga Gulva.

Tale impervio solco vallivo, la cui risalita consigliamo solamente a persone con resistenza fisica e pratica di montagna, era percorso da una teleferica che aveva la sua stazione di partenza, stando alle carte, in località **Vasserval**, dov'era la penultima stazione della tel. 12 Piazza-Borcola (cfr. la scheda corrispondente)¹. Già abbiamo detto scorrendo di quest'ultimo impianto che la località Vasserval conserva evidenti tracce di una presenza militare: una vasca per l'acqua, ba-

¹ Ma in un bollettino del Centro Informazioni del V corpo d'armata del 10 aprile 1918 (n. 3452 protocollo) si legge: *la teleferica di Val Gulva, colla stazione di partenza sotto il bosco di faggi al rovescio di passo Borcola*. Analogo bollettino del 4 marzo 1918 riferiva che *in testata Val Terragnolo sarebbe già in funzione una nuova teleferica Borcola-Malga Gulva-Malga Buse-Cisterna Sette Croci; non fu ancora possibile averne conferma dalle fotografie d'aviatori*



1. Schizzo austriaco in cui, a destra, compare la tel. 17 nella sua parte alta
- 2-3. Malga Buse Bisorte
4. La stazione della tel. 17 presso malga Buse Bisorte

samenti di baracche, un ricovero in roccia, oltre alle immancabili rugginose scatolette di carne in scatola e altro che emergono un po' dovunque dal terreno. Ma della stazione della teleferica non abbiamo trovato tracce, il luogo si raccomanda dunque per la sua bellezza naturalistica, non certo per le vestigia belliche.

Di lì partendo la linea si dirigeva verso sud per circa 1.200 metri, andando ad appoggiarsi a un costolone di **monte Sarta** intorno a quota 1.100, dove la linea, per seguire l'andamento del terreno, deviava decisamente verso destra, sfiorava la malga Gulva e risaliva la valle per altri 1.400 metri. Quindi un'altra deviazione, a sinistra questa volta, e con un ultimo balzo di 1.800 metri la teleferica arrivava alla sua meta, e cioè circa 200 metri a nord est di **malga Buse**. Ricordiamo per inciso che circa 200-250 metri a valle della stazione d'arrivo, in località Sorgente, nasce il torrente Leno, e che lì s'incrociano varie vie. Vi arriva infatti il lungo e faticoso sentiero (n. 147-E5) che sale dal passo della Borcola, trascorrendo per Costa di Borcola (cfr. tel. T 115 Costa di Borcola), e che continua poi per q. 1.949 di Bisorte (cfr. tel. T 139 Bisorte), scendendo quindi alla testata

della Val Zuccaria, dove rimangono i ruderi dell'ospedale militare austriaco (cfr. tel. P/2 malga Pezzi-malga Bisorte). Altro sentiero che passa per Sorgente è quello che, diramandosi dalla strada proveniente dal rifugio Lancia, scende dalla Sella dei Campiluzzi (n. 120-121/A). Avendo prima sconsigliato di risalire la val Gulva per l'impegno e la fatica che tale tragitto richiede, consigliamo questo percorso per raggiungere la stazione a monte della tel. 17: Trambileno, Boccaldo, Pian del Cheserle in automobile; quindi, a piedi, rifugio Lancia, ospedale militare, Bisorte, Sorgente, stazione della teleferica. In alternativa, Lancia, Sella dei Campiluzzi, malga Buse, stazione della teleferica. La parte a piedi, in una direzione o nell'altra, richiede oltre due ore, e altrettante, ovviamente, il ritorno. Orbene, pochi minuti a monte della Sorgente, seguendo il sentiero, ci si troverà di fronte a un terrazzo artificialmente scavato dal fianco di un'altura e, ben visibile sulla destra, il plinto in cemento della stazione di arrivo della tel. 17. Tutt'attorno resti di opere militari, caverne, e nella conca di fronte all'arrivo è visibile un basamento di pietre, seminascolato dalla vegetazione, che probabilmente





5. Un camminamento lungo il sentiero che da malga Buse Bisorte sale alla Sella dei Campiluzzi
- 6-7-8. La stazione della tel. 17
9. Il passo Borcola in un'immagine probabilmente del 1916; ben visibile il bosco di faggi citato nella nota 1 (Museo della cartolina, Isera)

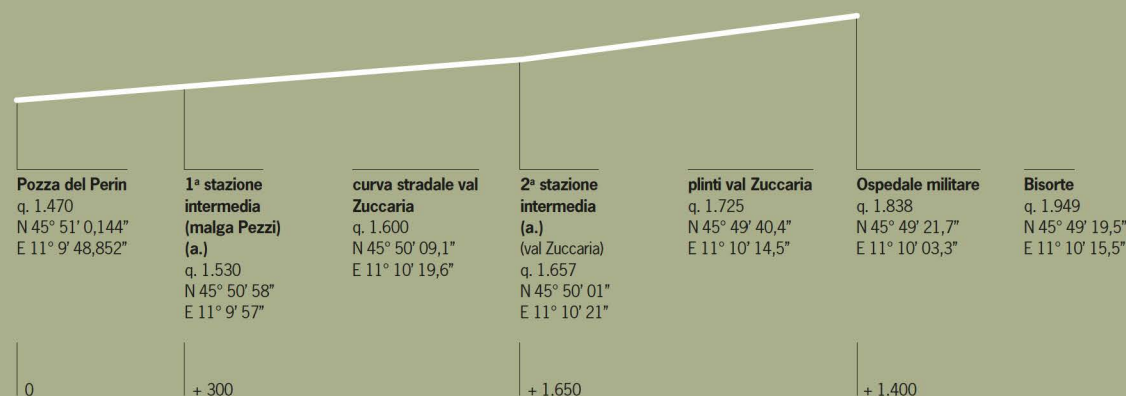
costituiva l'appoggio della teleferica prima dell'ultimo balzo. La conca di malga Buse Bisorte è un' affascinante località, solitaria e selvaggia, con al centro il diruto edificio della malga; siamo ormai alle porte della parte alta del Pasubio, aspra e rocciosa, in prossimità delle prime linee, e la rada vegetazione permette di volgere tutt'intorno lo sguardo: ovunque sentieri militari, caverne, vestigia belliche d'ogni genere.

Dalla stazione d'arrivo della tel. 17, siamo al fondo di un'ampia depressione, si diramavano a raggiera altri minori impianti che permettevano di trasportare i rifornimenti più in alto, più vicino alla linea di combattimento. Gli austriaci li avevano chiamati *Pasubio Anschluss*, il termine significa collegamenti, le cui sigle erano T 141-142-143, più un altro breve impianto, il T 138 malga Belvedere.

Teleferica campale P/2

Malga Pezzi - Malga Bisorte

(+ T 139: Bisorte q. 1.949)



modello

P/2: Bremsberg M. 150

T 139: Tipo A (?)

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

P/2: 1.970 (+ m 1.400)

T 139: 250 m

portata

P/2: 100 t in 20 ore

T 139: 60 t in 20 ore

Teleferiche collegate

P Geroli - Malga Pezzi

Dalla località S. Giuseppe, nei pressi di Geroli, frazione di Terragnolo, risaliva le balze settentrionali del Pasubio una teleferica pesante che portava i rifornimenti alla Pozza del Perin (tel. P Geroli-Malga Pezzi); di lì prendevano una duplice strada: o venivano avviati con un'altra teleferica alla Sella dei Campiluzzi e quindi al Roite (tel. T 92 Malga Pezzi-Roite e tel. T 106 Roite), oppure nei pressi di un ospedale militare i cui ruderi sono ancor oggi visitabili. Reclamoci dunque al rifugio Lancia percorrendo la più classica e comoda delle vie: Rovereto, Trambileno, Boccardo, Giazzeria e infine lasciamo l'automobile al posteggio del "Sassone", al Pian del Cheserle, dove un divieto ci impone di proseguire a piedi. In un'ora si arriva al rifugio; si prosegue ancora per circa tre quarti d'ora fino a un bivio, dove si prende a sinistra, e in un quarto d'ora si giunge ai ruderi dell'ospedale, ben indicati dalla segnaletica. Pochi passi più sotto, sulla destra della strada, arrivava la teleferica di cui qui ci occupiamo.

La teleferica campale P/2 aveva dunque origine alla **Pozza del Perin**; di lì con breve tragitto, meno di 300 metri, s'appoggiava a un costolone emergente dalle fal-

de del monte nelle immediate vicinanze di malga Pezzi, spostata un poco più a monte, dove subiva una decisa deviazione verso destra, per permetterle di prendere la direzione utile per insinuarsi, 1.400 metri più in su, nella val Zuccaria. Volendo arrivare al punto in cui la teleferica imboccava la **val Zuccaria**, le possibilità sono due. La prima: prima di Giazzeria si devia a sinistra, verso malga Valli e Costoni, e quindi di nuovo si piega a sinistra percorrendo la strada del Pian del Lares; si arriva a malga Pezzi e si prosegue ancora fino a una stretta curva sulla sinistra che interseca la gola di val Zuccaria. La seconda possibilità: ci si reca a Geroli di Terragnolo e quindi a San Giuseppe, proseguendo poi per malga Sarta, malga Bisorte e quindi si giunge alla stretta curva di cui sopra. Tutti e due gli itinerari sono interdetti al traffico automobilistico, richiedono almeno due ore di cammino (e altrettanto per il ritorno), ma il primo che abbiamo indicato ha il vantaggio d'essere tutto in piano, il secondo è invece per buona parte in salita. Ideali, soprattutto il primo, in bicicletta.

All'imbocco della val Zuccaria si trovano i resti di un manufatto del tempo di guerra, subito sotto strada, sul-



1. Foto aerea del 25.2.1917; in basso a destra, i baraccamenti della Pozza del Perin; più in alto la prima deviazione della teleferica (MGR 27/81 particolare)
2. La selletta di q. 1.949 di Bisorte; sullo sfondo la groppa del monte Buso; a sinistra il sentiero scende verso Sorgente e malga Buse Bisorte, a destra all'ospedale militare di val Zuccaria

la sinistra orografica del solco vallivo: una stradina che si diparte dalla via principale porta a un ripiano qualche metro più sotto: muretti di sostegno, alcuni scalini fino al torrente. Lì o a pochi metri di distanza passava la teleferica e s'infilava nella soprastante valletta.

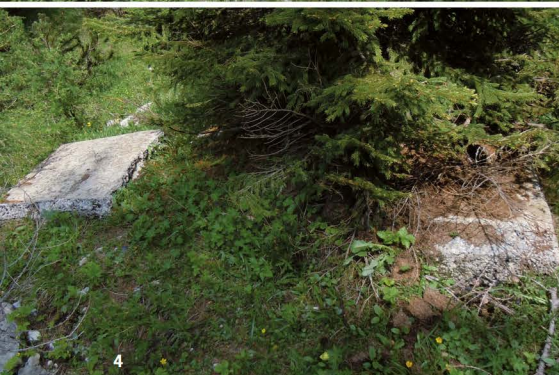
Quest'ultima, compresa tra il monte Bisorte a est e il Pulpit a ovest, è di rara e incontaminata bellezza; in tempo di guerra era percorsa da una vera e propria strada, col tempo divenuta largo e agevole tratturo. Consigliamo di percorrerla in un senso o nell'altro, non ci s'impiegherà più di un'ora. Se ci si trova al tornante di cui sopra, basterà procedere per poche decine di metri per trovare, ben segnata, la deviazione verso destra; procedendo invece dritti si arriva in breve a malga Bisorte. Altrimenti si potrà scegliere il percorso inverso, partendo dall'ospedale militare.

Poco a monte del punto stradale a cui abbiamo accennato, una seconda stazione intermedia imponeva all'impianto una deviazione verso destra che le consentiva di giungere alfine pochi metri sotto l'ospedale militare. Facciamo notare alcune stranezze: nonostante la denominazione, la teleferica non toccava malga Bisorte,

distante circa un chilometro; inoltre la lunghezza dell'impianto era calcolata fino alla seconda stazione intermedia, senza tenere conto dell'ultimo tratto, circa 1.400 metri, che risaliva fino al suo termine la val Zuccaria. Percorrendone la mulattiera, si arriva, circa a metà del cammino, a un ampio slargo a est della via, dove il bosco lascia spazio a una depressione prativa; lì, dal lato opposto, rimangono alcuni basamenti dei plinti della teleferica, muretti di sostegno e altro, di cui diamo le coordinate geografiche.

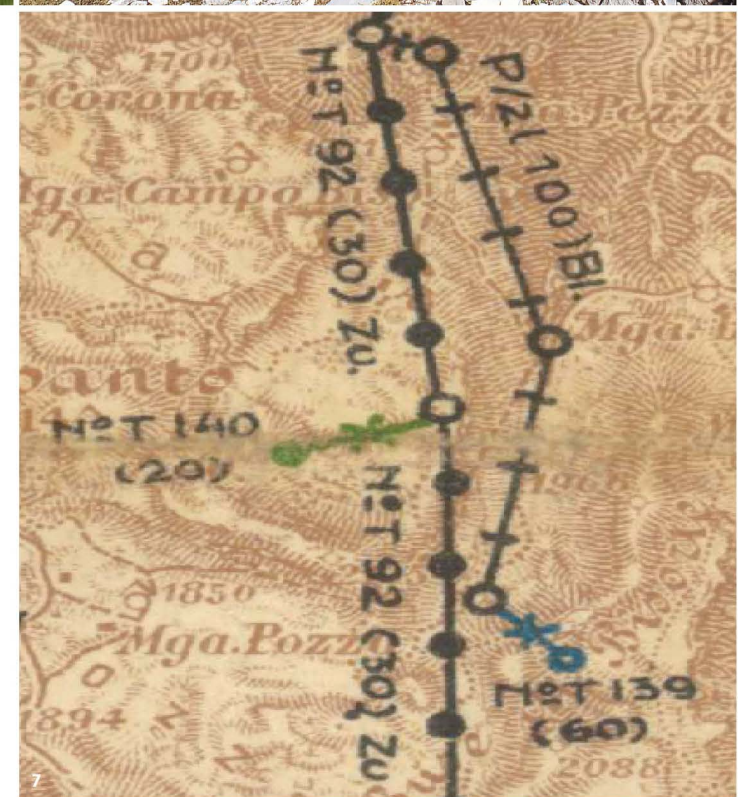
Prendiamo ora come punto di riferimento **l'ospedale militare**: di fronte ad esso scende la mulattiera della val Zuccaria, proseguendo invece lungo la strada troviamo subito una stretta curva sulla sinistra e quindi, dopo pochi metri, uno slargo sulla destra della via, una spianata artificiale sostenuta da pietre: era l'arrivo dell'ultimo tratto della tel. P/2.

Aggiungiamo infine che secondo la carta generale austriaca delle teleferiche, in corrispondenza della stazione d'arrivo della tel. P/2, c'era la stazione a valle della tel. T 139 Bisorte q. 1.949. Poco prima dell'ospedale, un comodo sentiero (n. 147 - E5) porta a



3. Il punto in cui la tel. P/2 entrava nella val Zuccaria
4. Plinti della tel. P/2 in val Zuccaria
5. I ruderi dell'ospedale militare
6. Il punto d'arrivo della tel. P/2, pochi metri sotto l'ospedale
7. La tel. T 139 che saliva a q. 1.949 di monte Bisorte
8. Lungo la strada di val Zuccaria
9. Il monumento paravalanghe. Sullo sfondo la strada proveniente dal rifugio Lancia

una selletta sulla groppa della soprastante montagna, Bisorte, e quindi scende sull'altro versante dirigendosi alla Sorgente e poi a malga Buse Bisorte; la sunnominata selletta è appunto la q. 1.949 che sembra così essere stata collegata da un breve impianto (250 m) alla sottostante strada. Diciamo “sembra” perché in tutte le altre carte vuoi austriache vuoi italiane da noi esaminate, questo impianto non risulta segnato. Alla selletta non rimangono tracce evidenti di una stazione d'arrivo, se non un ripiano ricavato dal ciglio del monte che l'avrebbe potuta ospitare. Consigliamo tuttavia la modesta fatica che comporta salire fino alla selletta non soltanto per il panorama che di lì si gode, ma anche perché poco dopo avere iniziato il sentiero d'arroccamento si vedrà, poco più sotto, l'imponente mole del cosiddetto *Capel de fer*, come con locuzione dialettale viene solitamente designato il grande monumento-paravalanghe che costruirono gli austriaci per mettere al riparo il sottostante ospedale dal rischio di slavine. Diciamo “monumento” perché un tempo sopra il basamento di pietre troneggiava un'enorme testa di soldato con elmetto, di cui oggi nulla rimane.





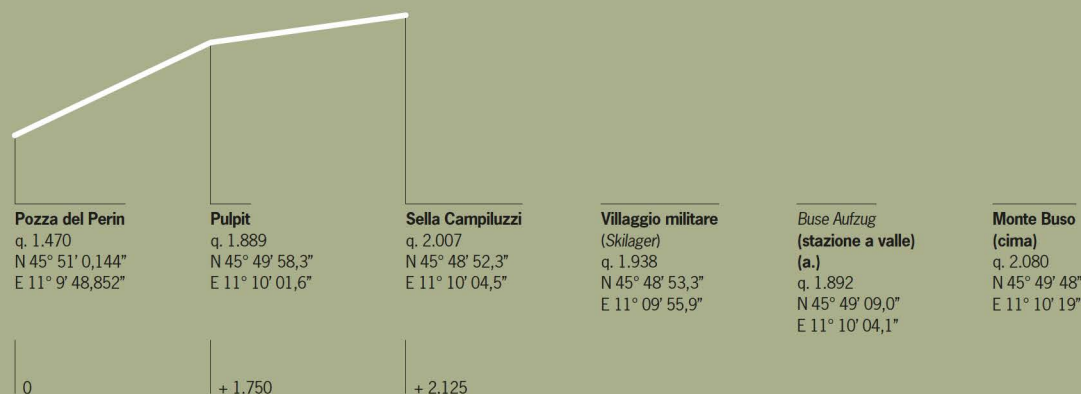
8



9

Teleferica T 92

Malga Pezzi - Roite (+ Teleforo Buse)



modello

Zuegg

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

3.900 m

portata

30 t in 20 ore

Teleferiche collegate

P Geroli - Malga Pezzi

P/2 Malga Pezzi - Malga Bisorte

T 106 Roite

T 140 Col Santino

Un'importantissima teleferica (tel. P) da S. Giuseppe, nei pressi di Geroli di Terragnolo, risaliva le balze del Pasubio fino a una località denominata Pozza (o Busa) del Perin: era una delle principali vie di rifornimento per le truppe austriache del Pasubio. Da lì, dalla Pozza del Perin che sorge nelle vicinanze di malga Pezzi, s'irradiavano altri impianti a fune, e quello a cui qui accenniamo andava a terminare sulla sella dei Campiluzzi, quella dorsale a oriente del rifugio Lancia che verso nord trova la sua continuazione nel monte Buso e quindi nel Bisorte, mentre a sud va a esaurirsi nel Roite. Un prolungamento della T 92, e cioè la tel. T 106, permetteva con altri 600 metri d'impianto di raggiungere la vetta del Roite.

La nostra teleferica, partita dunque dalla **Pozza del Perin**, non poteva per ragioni orografiche raggiungere direttamente la sua destinazione, dovendo prima appoggiarsi a una modesta piega del terreno a sud-est di malga Campobiso; tale elevazione è denominata **Pulpit**, una dorsale che si estende in direzione nord-sud, tutta solcata da trincee nella sua parte sommitale: a occidente di essa le praterie di malga Campobiso, a oriente la depressione di val Zuccaria e il monte Bisorte. Il Pulpit è comodamen-

te raggiungibile percorrendo la strada sterrata che, provenendo da malga Costoni (raggiungibile in automobile) prosegue verso il rifugio Lancia: aggirando la conca di malga Campobiso la strada arriva a un valico, dopo il quale comincia a scendere, e in corrispondenza di tale valico, sulla sinistra, un sentierino ci mena subito sul Pulpit. Si tenga presente che dopo malga Costoni la sterrata è chiusa al traffico, e ad ogni modo, anche con un permesso di transito, è assolutamente necessario un fuoristrada date le pessime condizioni del fondo stradale. Dunque, nella parte settentrionale di tale dorsale, proprio dov'essa inizia a digradare, rimangono i pochi resti della stazione intermedia della teleferica. Ci conforta nell'identificarli non soltanto la posizione corrispondente alle carte dell'epoca, ma anche il fatto che sono tuttora visibili in direzione della Pozza del Perin e, dall'altra, dei Campiluzzi, gli scavi che solitamente venivano effettuati per evitare che i carrelli toccassero il terreno in prossimità del punto d'arrivo o di partenza. Qui dunque giungevano i carichi e di qui ripartivano, con diversa angolazione, verso la stazione d'arrivo. Sempre da qui prendeva origine un altro impianto, la tel. T 140, diretto a ovest, verso il Col Santino. Dal



1. Pozza del Perin: resti della stazione, sommersi dalla vegetazione
2. Sella dei Campiluzzi: in primo piano lo scavo della stazione della teleferica; dietro il Col Santino (Domberg per gli austriaci), alle pendici del quale si scorge il Pulpit

Pulpit, dunque, con un grande balzo di oltre 2.000 metri la teleferica raggiungeva la sua meta, come dicevamo sulla **sella dei Campiluzzi**. Ci ha aiutato nell'identificazione della stazione terminale uno schizzo del comando della brigata Kaiserjäger (*Kaiserjägerbrigadekommando: Orientierungsskizze für neuankommende Truppen*), già riprodotto nella scheda della tel. T 106 Roite, destinato alle truppe arrivate da poco nella zona, schizzo nel quale sono segnati depositi, teleferiche, linee di resistenza, gallerie e altro, per permettere di orientarsi a chi ancora non conosceva la zona. In tale prezioso documento la stazione che cercavamo è denominata *Seilbahnstation 2007*, e 2.007 è per l'appunto la quota della sella dei Campiluzzi. Vi si può agevolmente giungere dal rifugio Lancia in un'ora di cammino; si noterà facilmente, guardando verso nord, il grande scavo nel terreno dove era situata la stazione della teleferica, esattamente orientata verso il Pulpit.

Raccomandiamo vivamente una visita alla zona per il superbo panorama che da essa si gode su tutto il Pasubio, per così dire, "austriaco": a nord il monte Buso, sulla cui vetta sorgeva un importante osservatorio d'arti-

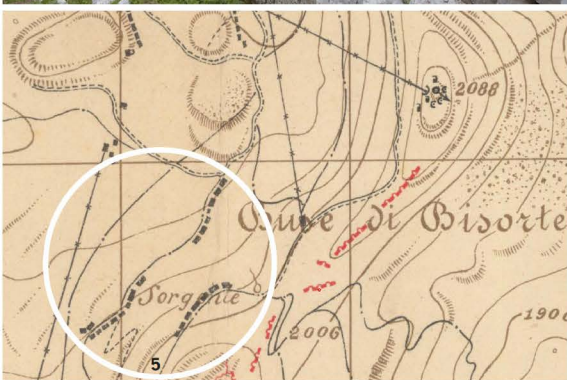
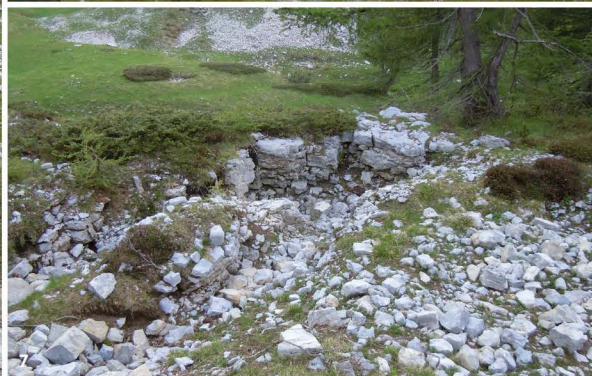
glieria, e in basso la val Zuccaria; a ovest l'ampia distesa dell'Alpe Pozze col rifugio Lancia, delimitata dal Col Santino e Col Santo a destra, in fondo dal monte Testo, a sinistra dal Roite; guardando infine a est, la conca di malga Buse Bisorte con le gallerie del comando austriaco e, sullo sfondo, il Dente Austriaco.

Consigliamo a chi scegliesse questo itinerario una brevissima ma interessante digressione. Prima che il sentiero dei Campiluzzi cominci a salire, scendendo pochi metri sulla destra si trovano i ruderi di un ampio centro di vita, denominato *Skilager*¹ nella cartografia austriaca, una sorta di villaggio militare attraversato da una strada, adesso erbosa, in direzione del Roite: dovunque resti di baracche, caverne, vasche di raccolta dell'acqua, e altri manufatti militari che meritano una rapida visita. Nei pressi anche la (o le?) partenza di un impianto a fune per il Roite: si veda quanto scritto a proposito della tel. T 106 Roite.

¹ Abbiamo trovato un probabile riferimento a questo villaggio militare in un documento dell'Ufficio Informazioni 1ª armata (Categ. Interr. Notiz. n.2 del 7 marzo 1918) in cui si comunica che in seguito all'interrogatorio di disertori e prigionieri si è appresa, tra l'altro, la presenza di una *sezione Guide da montagna dei KJ. del Pasubio in regione Alpe Pozze (a ovest della strada)*



3. Sella dei Campiluzzi, q. 2.007, con lo scavo della stazione della teleferica; dietro, la dorsale del Roite



4-5. Il villaggio militare lungo il sentiero che sale alla Sella dei Campiluzzi; sotto, cerchiata, la posizione in una carta militare italiana e, sulla destra, il teleforo per monte Buso (q. 2.088)

6-7. Nella foto 6, la collinetta accanto alla strada (in basso a sinistra) possibile sede della stazione di partenza del teleforo per monte Buso; nella foto 7, il particolare citato nel testo

8. La Sella dei Campiluzzi

Dedichiamo un cenno a quello che viene definito *Aufzug Buse* nello schizzo sopra citato del comando della brigata Kaiserjäger. *Buse* è il nome che gli austriaci davano a quello che nella cartografia italiana è il monte Buso, già sopra nominato, a sud della selletta di q. 1.949 di Bisorte; il termine *Aufzug* indica invece un impianto a fune molto leggero, ed è di difficile traduzione in italiano: gli corrisponde infatti la parola “teleforo”, vocabolo però desueto. Tale piccola teleferica collegava dunque la cima di monte Buso con la sottostante strada, e la stazione di partenza secondo la cartografia italiana era a un dipresso in corrispondenza del bivio: a sinistra (per chi viene dal rifugio Lancia) si scende in val Zuccaria, a destra si va verso Campiluzzi e Roite. Prendendo dunque a sinistra, s’incontra quasi subito una modesta collinetta alta pochi metri a destra della via, in cima alla quale ci sono delle vestigia che inducono a ritenerla, senza certezza però, la stazione di partenza: in particolare quanto resta di un manufatto in pietra orientato esattamente verso la cima di monte Buso, che presenta a destra e a sinistra due solchi, due passaggi, che potremmo pensare servissero alle due funi dell’impianto. Comunque sia, se la stazione non era lì era negli immediati pressi.

Proponiamo infine un’altra escursione, di straordinario interesse storico e naturalistico: si tratta della galleria lunga circa 300 metri scavata dagli austriaci nel fianco dei Campiluzzi che metteva direttamente in comunicazione la zona dello *Skilager* con la conca di malga Buse Bisorte. Il cunicolo, oggi denominato con locuzione dialettale *Stol* (galleria) *dei Campiluzzi*, è stato ripulito dai detriti ed è percorribile senza particolari difficoltà, ovviamente muniti di torce elettriche. A circa $\frac{3}{4}$ del percorso si trova la via sbarrata da una catena, in corrispondenza di una breve ma brusca discesa dove è stato situato un cordino metallico per favorire il percorso: da lì in poi si procede a proprio rischio, in quanto la roccia è in alcuni punti instabile e non si può escludere il distacco di massi. Circa una ventina di metri prima della catena si trova, sul soffitto della galleria, la straordinaria impronta di un dinosauro: chissà se la notarono i soldati che transitavano per quel cunicolo. Per raggiungerne l’imboccatura, anziché seguire la via che mena alla selletta dei Campiluzzi, si percorra, sulla sinistra, il sentierino che risale la valletta erbosa immediatamente alla base dei Campiluzzi; dopo pochi minuti ci si trova di fronte a una sorta di conoide sassoso, in cima al quale si trova l’entrata della galleria.

Teleferica T 140

Col Santino



modello

Tipo E (?)

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

950 m

portata

20 t in 20 ore

Teleferiche collegate

T 92 Malga Pezzi - Roite

Da Geroli di Terragnolo i rifornimenti venivano portati mediante una teleferica pesante (P Geroli-Malga Pezzi) alla Pozza del Perin, sul versante del Pasubio affacciato alla valle di Terragnolo, e di lì avviati verso la linea del fronte con altri impianti a fune: uno di essi era la tel. T 92 Malga Pezzi-Roite che giungeva alla Sella dei Campiluzzi e aveva prima una stazione intermedia sul Pulpit, dorsale boscosa che separa la val Zuccaria dalla conca prativa di malga Campobiso. Ai piedi del Pulpit (cfr. tel. T 92) passa la cosiddetta strada delle malghe che, provenendo da malga Valli e Costoni, traccia un anello attorno a Col Santo e Col Santino e arriva al rifugio Lancia.

La stazione del **Pulpit** oltre che consentire alla tel. T 92 un cambio di direzione, collegava anche la posizione con il Col Santino, collegamento che venne designato con la sigla T 140 e col nome di Domberg, termine col quale gli austriaci designavano il Col Santino: *Dom* significa duomo, *Berg* vuol dire monte, se ne deduce che nelle forme della montagna essi scorgevano analogia con quelle di una cattedrale, cosa che può ben comprendere chi conosca la fisionomia di quell'aspra

e rocciosa altura. In tale modo parte dei rifornimenti scaricati alla Pozza del Perin potevano essere avviati sul Col Santino, che gli austriaci trasformarono in una vera e propria fortezza. La visita a quella solitaria posizione è altamente raccomandabile, per gli aspetti naturalistici (fiori, camosci...), paesaggistici, e perché essa porta dovunque le tracce della guerra: il dorso del monte è profondamente inciso da trincee, camminamenti, caverne, postazioni varie. Si dovrà però fare molta attenzione perché ci sono profondissimi abissi naturali e dirupi. Diamo ora delle indicazioni su come raggiungere il luogo, prendendo come punto di partenza il vicino rifugio Lancia che raggiungeremo in un'ora partendo, a piedi, dal posteggio del "Sassone" al Pian del Cheserle. Pochi metri dopo l'edificio, procedendo verso est, si trova sulla sinistra l'indicazione del sentiero che porta in circa mezz'ora di salita alla sella compresa tra Col Santo e Col Santino, dove si potrà vedere il basamento conico di un pezzo d'artiglieria che era lì piazzato in posizione contraerea. Varie indicazioni ci informano delle mete possibili e dei rispettivi tempi: volendo salire al **Col Santino** si prenderà sulla destra,



1. La dorsale boscosa del Pulpit vista dal Col Santino
2. La stazione della teleferica sul Col Santino
3. Particolare del blocco d'ancoraggio
4. Oggetti vari rimasti in loco
5. Sella dei Colsanti: il basamento di un cannone in funzione contraerea; sullo sfondo il monte Testo con la mulattiera che sale dalla Bocchetta delle Corde
6. L'Alpe Pozze dal Col Santino: sulla destra malga Pozze, il rifugio Lancia e, sullo sfondo, il monte Spil; al centro la Bocchetta della Corde e il monte Testo
- 7-8. Particolare della mulattiera di arroccamento al Col Santino

per esile sentierino, e si arriverà in meno di mezz'ora sulla spianata sommitale. La stazione della teleferica si trova quasi subito sul bordo settentrionale del monte, quello rivolto verso il Col Santo: il ciglio del monte è stato inciso, ricavandone un ripiano abbastanza ampio: ben visibile il blocco di ancoraggio dell'impianto con ancora infissi gli antichi cavi di ferro ormai arrugginiti. Dovunque per terra resti rugginosi di scatolette di carne, frammenti di piatti, cocci di bottiglie dalle forme ormai desuete, stoviglie, abbiamo anche trovato pezzi di un campanello elettrico. All'estremità del ripiano si noterà un erboso sentierino che scende verso la Sella dei Colsanti, consigliamo nel ritorno di prendere questa via e di far caso agli anelli di ferro infissi nella roccia, che servivano da supporto per le corde, necessarie quando la via era gelata.

Abbiamo accennato sopra alla via di accesso al Col Santino che parte nei pressi del rifugio Lancia, la più breve e frequentata, priva di qualsiasi pericolo. Procedendo per una mezz'ora dopo il rifugio, si incontra sulla sinistra un'altra indicazione per la Sella dei Colsanti, ed è questa la via sicuramente più bella,

soprattutto nell'ultima parte dove l'antica mulattiera è sostenuta da muri in pietra perfettamente conservatisi. Quando si è ormai pochi metri sotto il ciglio erboso del monte, si trova la traccia di un sentierino che ci fa guadagnare il colmo, altrimenti si scende alla sella. Avvertiamo però che nell'ultima parte questa via presenta dei pericoli: il sentiero è stretto e sulla sinistra c'è il burrone, quindi non passi di qui chi non è sicuro, chi ha bambini con sé, e soprattutto si eviti questo percorso quando c'è neve o ghiaccio.

Teleferica T 106

Roite



modello

Handaufzug
teleferica a mano

lunghezza

600 m

portata

5 t in 20 ore

Teleferiche collegate

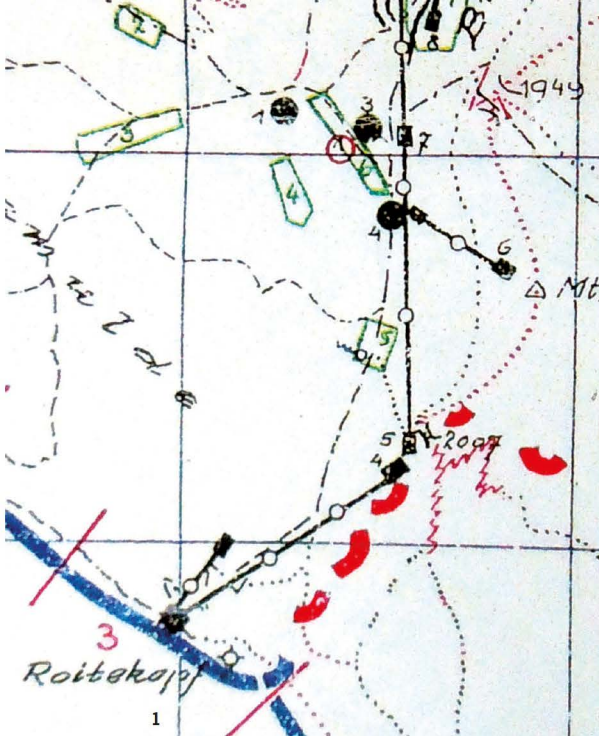
T 92 Malga Pezzi - Roite

La denominazione *Roite* l'abbiamo già trovata a proposito della tel. T 92 Malga Pezzi-Roite, la quale però terminava alla **Sella dei Campiluzzi** (q. 2.007): se ne deduce che doveva esserci un prolungamento che consentiva di proseguire fino alla cima del Roite, il *Roitekopf* come la chiamavano gli austriaci. Tale prolungamento è difatti puntualmente segnato nello schizzo qui accanto riprodotto, schizzo sicuramente fededegno in quanto redatto dalle stesse truppe che presidiavano quelle posizioni; inoltre la distanza tra la Sella e il rovescio della cima del Roite corrisponde a quella indicata, 600 metri; era stato dunque costruito un impianto azionato a mano, e di conseguenza di scarsa portata, per trasportare i rifornimenti sul Roite, l'imponente schiena rocciosa che delimita a occidente l'Alpe Pozze e che interseca perpendicolarmente la dorsale dei Campiluzzi, che in essa s'esaurisce. La stazione di partenza è segnata contigua a quella d'arrivo della tel. T 92, com'è naturale visto che i rifornimenti scaricati da un impianto potevano essere caricati sull'altro, e avviati più in alto. Non possiamo ad ogni modo far altro che dare come approssimativa

la posizione della stazione di partenza: come detto, era un impianto di ridotte dimensioni e non necessitava quindi di particolari lavori che avrebbero potuto lasciare traccia a distanza di quasi un secolo, quali plinti in cemento, scavi, ecc.

Rechiamoci ora all'arrivo, immediatamente sotto la q. 2.144 del **Roite**, al riparo dalle offese dell'artiglieria italiana. Dalla ripida china del monte vennero ricavati quattro slarghi, l'uno contiguo all'altro, due di essi muniti di profonde e ormai franate gallerie, presenza quasi costante presso le stazioni delle teleferiche, per la necessità di porre al riparo materiali e rifornimenti. Non ci sono elementi sicuri per privilegiare uno o l'altro di essi come stazione a monte della tel. T 106, noi tuttavia propendiamo per l'ultimo verso sud-est, per i manufatti che in esso ancora si notano (muri di sostegno, un ripiano di grosse pietre) forse più consoni ad ospitare l'arrivo di un impianto a fune.

Il Roite fu però interessato anche da ulteriori impianti a fune di minori dimensioni, come risulta da altre carte vuoi austriache vuoi italiane da noi consultate. Chiariamo innanzitutto che la carta generale austriaca

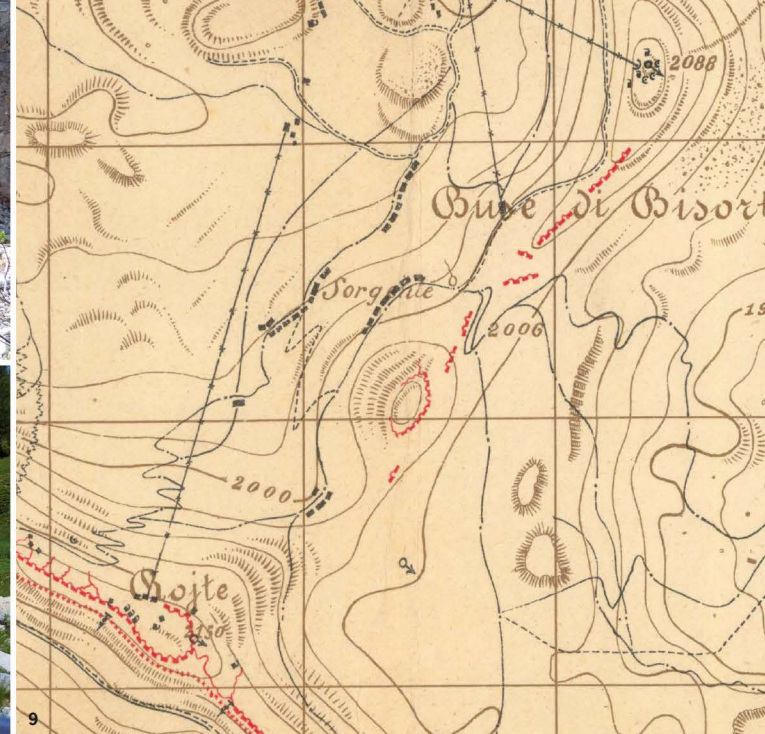


1. Schizzo del comando di brigata Kaiserjäger
2. Carta austriaca del 1916
3. La partenza della teleferica per il Roite in località Skilager: galleria ricovero subito prima della stazione
4. Il macigno cui era assicurato l'impianto e, sullo sfondo, il Roite

delle teleferiche non riporta altro impianto che la tel. T 106; tuttavia lo schizzo sopra riportato segna un'altra breve linea, circa 300 metri di lunghezza, che raggiungeva il Roite partendo da una quota più bassa, lungo uno dei sentieri di arroccamento alla montagna. Una carta austriaca del 1916 rappresenta la stessa teleferica, attribuendole però la sigla T 106; si può così ipotizzare che questo fosse il tracciato costruito per primo, il quale, pur rimanendo in funzione, fu affiancato da quello costruito sulla Sella dei Campiluzzi. Per vedere tracce della partenza della originaria T 106 rechiamoci dunque al rifugio Lancia per la via più volte indicata (Rovereto-Trambileno-Boccaldo-Giazzera-Pian del Chesserle-posteggio del "Sassone"), di lì si prosegue e in tre quarti d'ora si raggiunge continuando per la sterzata la Sella delle Pozze (q. 1.924): a sinistra la strada prosegue per le malghe o per scendere in Val Zuccaria, a destra un tratturo ci porta verso i Campiluzzi; a un vicinissimo bivio si vada a destra, entrando tra i ruderi di quel villaggio militare (*Skilager* per gli austriaci) descritto a proposito della tel. T 92 e si prosegue per una ventina di minuti. Si troveranno sulla sinistra caverne,

il sentiero comincia quindi a salire e si arriva a una spianata discretamente ampia con una galleria, ancora una curva e proprio a fianco della mulattiera, tra le rocce, un grande macigno con infissi due ferri, sostegno evidente di sovrastrutture dell'impianto a fune. Il **macigno**, particolare interessante, non soltanto è orientato verso la cima del Roite, ma è inclinato per imprimere all'impianto l'opportuna pendenza. Proseguendo ancora, si arriva in breve tempo al bivacco dei Campiluzzi, donde è possibile procedere verso i Denti e il rifugio Papa. Di lì è anche possibile arrivare in una mezz'ora sulla soprastante vetta del Roite seguendo un esile ed erto sentiero, spesso difficilmente riconoscibile; preferibile la via che più sotto indicheremo.

Finora abbiamo dunque individuato due tracciati che salivano al Roite; per concludere accenniamo a una carta italiana dell'1 giugno 1918, qui riprodotta, che non riporta le due linee finora viste, ma una terza situata immediatamente a ovest del villaggio militare di cui sopra (*Skilager*). Anziché seguire la via che porta a quest'ultimo, si prenda a destra, per erboso tratturo: in breve si trovano i resti dei **baraccamenti** indicati



5. Probabile arrivo della teleferica sul Roite
6. Fortificazioni sul rovescio della cima del Roite
- 7-8. La zona da cui secondo la carta italiana partiva una teleferica per il Roite
9. Carta italiana
10. Trincea in cresta al Roite
11. La cresta del Roite con il sentiero E5 che percorre il monte a mezza costa
12. Foto aerea scattata da un ricognitore italiano il 2 giugno 1918, con evidenziato il tracciato di una teleferica (MGR 27/18)

nella cartina, nonché le due collinette alle spalle dell'impianto, ma non tracce inequivocabili di una stazione di teleferica. Diamo perciò la posizione del sito come approssimativa.

Abbiamo dunque trattato di tre teleferiche che facevano capo alla vetta del monte Roite: ci rimane da dire qualcosa di quest'ultimo. Il Roite si presenta come una possente dorsale che limita verso sud-ovest la conca dell'Alpe Pozze e quella di malga Buse Bisorte, a oriente dei Campiluzzi; i suoi fianchi sono ripidissimi, la cresta sommitale sottilissima, ed essa è stata completamente incavata da un trincerone e da altre opere belliche che la percorrono in tutta la sua lunghezza. La sua natura è completamente rocciosa, celata appena da un velo di terra e dalla rada vegetazione: si pensi dunque all'immane fatica che dovette costare alle truppe austriache renderla un inespugnabile bastione difensivo. Abbiamo sopra ricordato che la sua vetta è raggiungibile dal bivacco dei Campiluzzi, con un sentiero né comodo né ben segnalato; altra possibilità è partire dal rifugio Lancia lungo la strada sterrata e prendere a destra, a un bivio ben segnalato dopo circa

400 metri: è il sentiero n. 105/E5, bello e largo, che, attraversata la conca pratora dell'Alpe, comincia poi a risalire pigramente il fianco settentrionale del Roite e, giunto al suo vertice, lo percorre per tutta la sua lunghezza a mezza costa, sull'altro fianco, fino ai Denti. In basso, la conca dell'Alpe di Cosmagnon, altra famosa località della guerra in Pasubio, e la Vallarsa. Ma a noi interessa l'arrivo della teleferica, che è sotto la vetta, bisognerà dunque imboccare un sentierino che si trova in prossimità del punto in cui l'E5 passa sul fianco esterno del Roite e che ci porta in cresta, e percorrerla tutta fino alla quota sommitale. Avvertiamo però che più che di sentiero si tratta di traccia, che il terreno è pietroso e sconnesso, che in alcuni punti ci vuole equilibrio e passo sicuro: insomma non è via per chi ami le comode passeggiate né per bambini e da evitare assolutamente in caso di nebbia o di temporali.



10



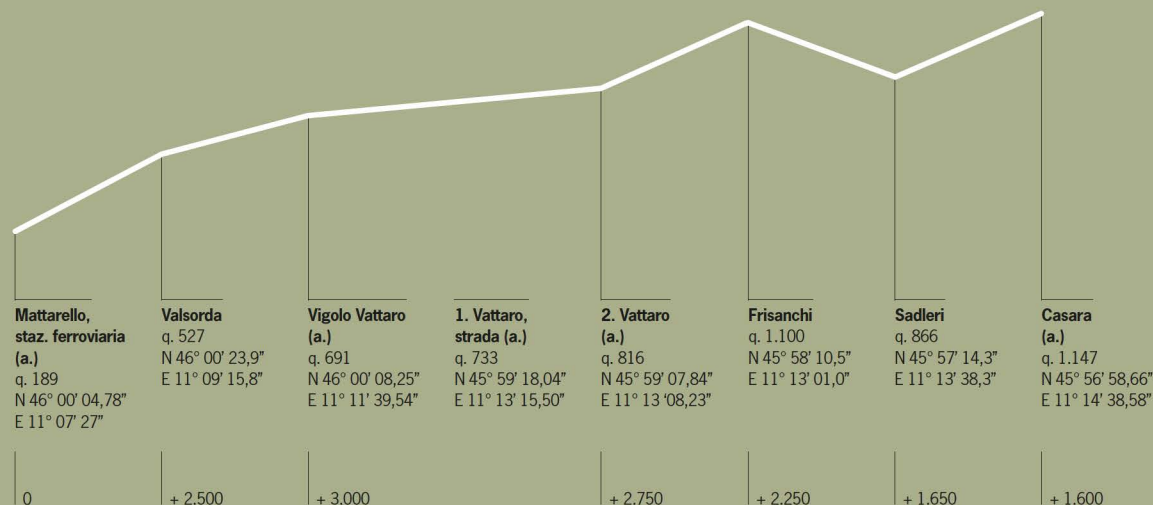
11



12

Teleferica campale 6a

Mattarello - Casara



modello
Heckel 100

forza motrice
motore a benzina

lunghezza
13.880 m

portata
140 t in 20 ore

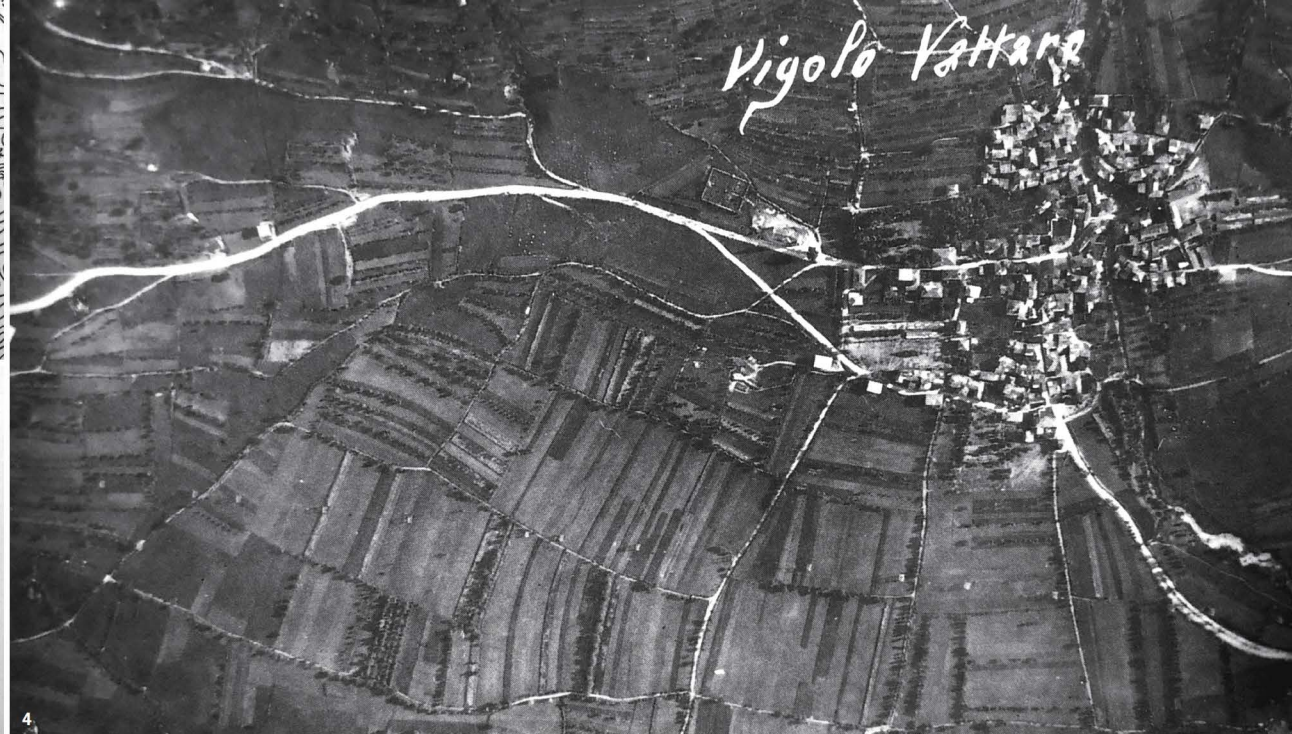
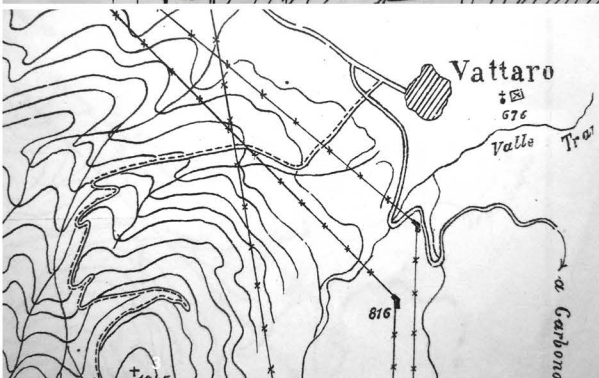
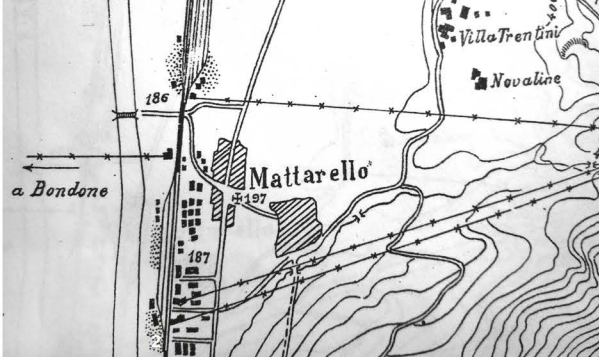
note
teleferica doppia
(Zweiseilbahn)

Teleferiche collegate
nessuna

Recenti fotografie dimostrano che le teleferiche che si dipartono dalla stazione di Mattarello sono 4. Una va al Bondone: le altre tre per Valsorda, Vigolo Vattaro e Vattaro fanno capo alle retrovie immediate degli altipiani e precisamente una a Carbonare, le altre due a Casara: così recitava il Notiziario n. 41 ER del 3 giugno 1917, stilato dall'Ufficio Informazioni della 1ª e 6ª armata italiana e così conferma la cartografia austriaca. Chiariamo subito che i due impianti che facevano capo a Casara procedevano, stando alle carte vuoi italiane vuoi austriache, in modo quasi sempre parallelo, proprio come i binari di una ferrovia, assicurando così una possibilità doppia di trasporto. Il generale Gian Piero Sciocchetti, in un suo studio sul ruolo di Mattarello durante la prima guerra¹ ci informa che la capacità di trasporto dei carrelli, il cui carico massimo non superava mai i centoventi chilogrammi di peso, era tale da assicurare gli armamenti e il munizionamento necessario a una brigata.

¹ Mattarello e il suo territorio durante la guerra 1914-1918, Comune di Trento-Circoscrizione di Mattarello, 2008, pag. 18





1. Nei pressi di Vigolo Vattaro i carichi transitavano vicino al terreno
2. Le quattro teleferiche di Mattarello in uno schizzo italiano: le due parallele, in basso, terminavano a Casara (Lavarone)
3. Schizzo italiano rappresentante il passaggio della teleferica doppia 6a nei pressi di Vattaro
4. Nella campagna sotto l'abitato si nota il tracciato della doppia teleferica con la successione dei plinti (MC-FC)

La teleferica 6a aveva dunque origine nella parte meridionale di **Mattarello**, a un dipresso nel luogo oggi occupato dalla stazione ferroviaria, e con un primo breve balzo giungeva nella zona di **Valsorda**, la prima frazione che s'incontra percorrendo la strada per Vigolo Vattaro. Chi voglia vedere qualche traccia qui rimasta del passaggio di questo impianto, potrà recarsi alla chiesetta del paese e imboccare una stradella, è l'unica, che scende verso una località denominata "dos del pin"; subito dopo le ultime case si noteranno sulla destra due baracche, una in legno l'altra di metallo: esattamente di fronte, una decina di metri sotto strada, si trovano due plinti in cemento, celati nella bella stagione dalla folta verzura del luogo. Con un successivo, più audace balzo l'impianto doppio giungeva a Vigolo Vattaro, dove la nostra ricerca di tracce e vestigia non è stata coronata da successo; abbiamo invece incontrato una gentile persona che ci ha informato, il padre suo gliel'aveva detto, che quanto poteva intralciare i lavori agricoli era stato eliminato, e che pietre e blocchi di cemento erano stati riciclati per altri lavori; ci ha anche indicato, di fronte alla sua

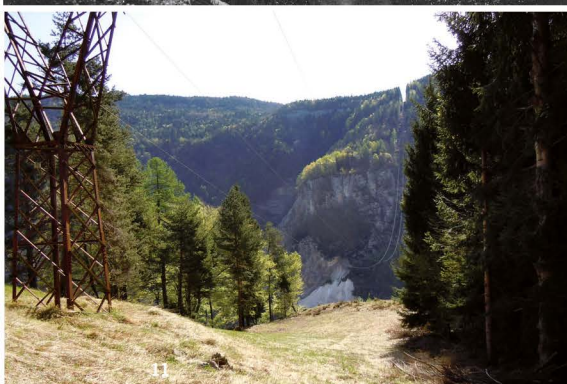
casa, la campagna in cui un tempo erano ancora visibili vestigia della vecchia stazione, dove l'impianto a fune piegava verso la sua destra guadagnando leggermente quota; lì i carichi passavano molto bassi, ed eludendo la sorveglianza dei soldati era talvolta possibile fare man bassa del loro contenuto; ci ha mostrato infine alcune vecchie e purtroppo sbiadite fotografie, non per ciò meno interessanti, una delle quali è qui riprodotta (foto1).

Dopo Vigolo Vattaro il successivo passaggio era costituito da **Vattaro**, dove nuovamente la linea piegava verso destra, per imboccare un naturale vallone che le permetteva di superare con maggiore facilità il dosso montagnoso che la separava dalla successiva tappa. La cartografia italiana e quella austriaca sono concordi nel situare la stazione di Vattaro poco a monte del punto in cui, anche oggi, la strada, uscita dal paese, segna una curva a gomito verso sinistra, dove è ancora visibile il vecchio più tortuoso tracciato. Secondo la più dettagliata carta italiana una delle due linee piegava proprio a fianco della strada, l'altra un po' più su, a quota 816. La tappa seguente era



5. Casara, località tra Virti e Chiesa dove terminava la teleferica e da dove partiva la strada per Caldonazzo
6. Valsorda, plinto della teleferica
7. Stralcio di una carta austriaca; a destra in basso, Casara
8. Le due teleferiche appaiate superano la valle del Centa (FMST 17057)
9. La teleferica doppia nei pressi di Vattaro (MC-FC)
- 10-11. Probabilmente la stazione di Sadleri (FMST 17067); lo stesso luogo oggi
12. Mattarello: foto aerea scattata da ricognitore italiano nella quale sono evidenziate le due stazioni di partenza della teleferica campale 6a (MC-FC)
13. Plinto della tel. 6a in località Frisanchi: si nota tra gli abeti la stanga sulla strada forestale, preciso punto di riferimento





costituita da **Frisanchi**, piccola località di montagna assai amena, circondata da fitte abetaie. Essa si trova esattamente allo sbocco superiore di quel vallone naturale cui prima accennavamo, è un minuscolo altopiano che guarda da una parte verso Vattaro, dall'altra verso Lavarone, dove per l'appunto la teleferica era diretta. Per raggiungere Frisanchi bisognerà continuare dopo Vattaro in direzione del passo della Fricca, si troverà ben indicata la deviazione verso la propria destra, che in pochi minuti ci farà guadagnare i circa 300 metri di dislivello. Nella parte più elevata del luogo sorge un villaggio di moderne villette, cui si accede mediante una strada privata, e a fianco di quest'ultima un sentiero porta nel bosco. Lo si imbecchi, scendendo tra gli abeti per circa cento metri fino a una strada forestale tagliata da una stanga. Pochi metri sotto quest'ultima rimane un grande e ben visibile plinto della teleferica.

Con un successivo balzo la teleferica s'appoggiava nei pressi di **Sadleri** a un costolone che si protende dal fianco sinistro della vallata del torrente Centa: nella frazione c'è una stradina sterrata che scende giù per la valle, dopo una decina di minuti di cammino si

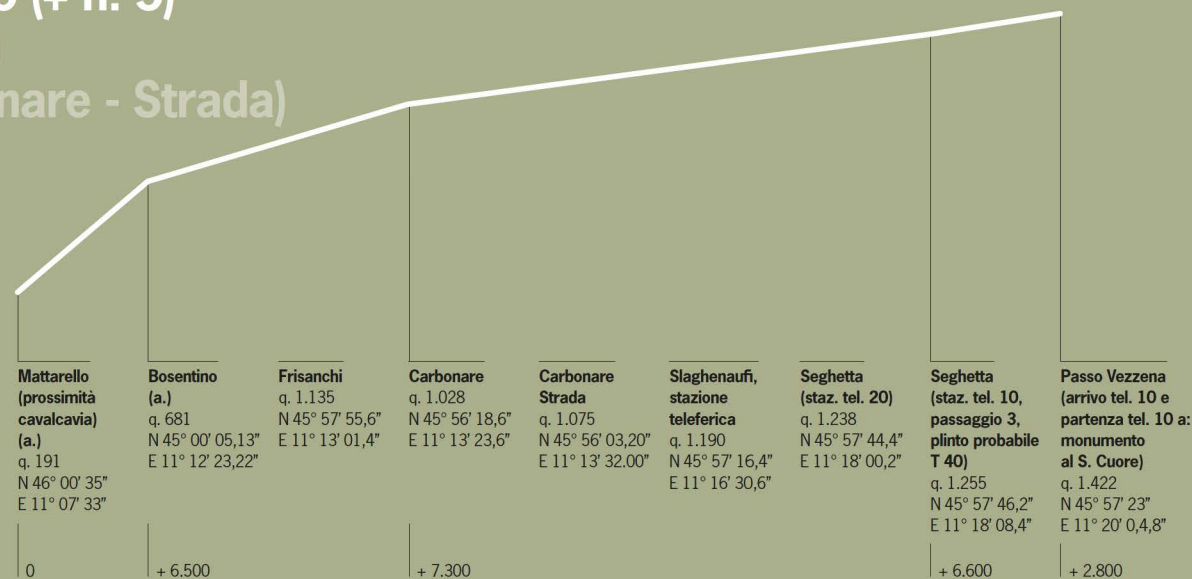
troveranno varie frecce indicatrici; pochi metri dopo, sulla destra, scende un viottolo, che è quello che si deve seguire per giungere ben presto a un ripiano dove un grande elettrodotto supera coi suoi fili la valle del Centa. La stazione dell'antica teleferica sorgeva in questo stesso luogo e di qui superando la gola andava finalmente a terminare a **Casara**.

Quest'ultima è una località che si trova poco prima di Chiesa, il centro principale di Lavarone: due case in tutto dove la strada segna un'ampia curva che racchiude al suo interno un bel prato e dove aveva origine la vecchia strada che portava a Caldonazzo. Non abbiamo trovato tracce della stazione di arrivo.

Teleferica pesante 10 (+ n. 5)

Mattarello - Vezzena

(+ Stazione di Carbonare - Strada)



modello	Pohlig
forza motrice	motore a benzina
lunghezza	23.350 m (tel. 10)
portata	500 t in 20 ore
note	teleferica doppia (Zweiseilbahn)
Teleferiche collegate	
10a	Vezzena - Pusterle
20	Caldonazzo - Monte Erio (attraverso tel. T 40)
5	Carbonare - Folgaria

Era la più lunga tra le teleferiche pesanti, precedendo di poche centinaia di metri la tel. 20 Caldonazzo-monte Erio. Il suo percorso aveva inizio a Mattarello, proprio come la teleferica campale 6a, ma la stazione di partenza di quest'ultima era situata presso lo scalo ferroviario a sud del paese, mentre la stazione della tel. 10 era presso lo scalo a nord del paese, in corrispondenza del cavalcavia che supera la ferrovia e conduce al ponte sull'Adige. Di lì partendo, il percorso dell'impianto si snodava in quattro tappe per raggiungere infine il passo di Vezzena, ma lì giunto si collegava ad altri impianti che provvedevano ad avviare i rifornimenti sempre più oltre sull'altopiano d'Asiago, analogamente a capillari che distribuiscano il sangue che ricevono da un'importante arteria.

La grande teleferica poteva trasportare ben 500 tonnellate ogni 20 ore, praticamente ogni giorno di attività: i dati forniti dalla documentazione austriaca riferiscono sempre il periodo di 20 e non 24 ore, perché qualsiasi impianto necessitava di continua manutenzione e non poteva inoltre essere sottoposto a eccessiva usura. Si pensi, per fare un confronto, che l'altra telefe-

rica che partiva da Mattarello in direzione di Casara, la 6a, aveva una capacità di 140 tonnellate.

Seguiamone dunque il percorso: il primo tratto terminava tra **Bosentino** e Vigolo Vattaro, ed era lungo, stando a uno schizzo italiano (*Trento, lato sud del campo trincerato: teleferiche da Mattarello agli altipiani – Schizzo 1:25.000*) di cui a pag. 240 riproduciamo uno stralcio, 6.375 metri.

Come si vede, la linea in parte correva parallela a quella delle due teleferiche campali (6a), in parte le intersecava; la prima stazione intermedia, di cui oggi non rimangono tracce, si trovava nella campagna a sinistra della strada che, diramandosi dalla Vigolo Vattaro-Vattaro, porta a Bosentino, in una posizione di cui diamo le coordinate, che non possono che essere approssimative.

La seconda stazione intermedia si trovava a Carbonare: a Bosentino il tracciato della teleferica piegava infatti decisamente verso la sua destra, formando un angolo di circa 70 gradi; toccava e superava sempre in linea retta il nodo di **Frisanchi**, arrivando così a "sfiorare" le due linee parallele della tel. campale 6 a, che in quel luogo piegavano decisamente a sinistra per supe-



- 1-2. Resti della tel. 5 Stazione di Carbonare-Strada sui prati ai limiti di Carbonare; il blocco con l'anello era probabilmente un contrappeso
3. Tra i prati sotto Carbonare la stazione della tel. 10
4. Stazione di Carbonare, fotografia aerea italiana (MC-FC)
5. Cerchiata in bianco la stazione della tel. 10 in località Seghetta; accanto passava anche la tel. 3
6. L' "Osteria Monte Rovere": in primo piano un plinto della tel. 10, gli altri si trovano a destra dell'edificio
7. Seghetta: il basamento della stazione della tel. 10

rare, più avanti, la gola del Centa in direzione di Casara. A Frisanchi è ancora visibile un plinto della tel. 10: passata la parte vecchia del paese, si segua per breve tratto una forestale in salita, fino a un bivio. Lì si prenda a destra, seguendo poi le indicazioni del GPS. La teleferica passava quindi poco a valle di Sadleri, giungendo finalmente con un ultimo balzo nei prati sottostanti **Carbonare** e compiendo così un tratto di circa 7 chilometri. A Carbonare rimangono considerevoli vestigia della stazione della teleferica; si prenda una stradina di fronte alla chiesa che scende nell'ampia conca prativa a nord-ovest dell'abitato, e ben presto, dopo un'indicazione in legno (Elbele 25), sulla propria sinistra si vedranno i resti di un grande basamento in cemento. Poco più sopra, tra l'erba e ai limiti dell'abitato, un altro blocco con infisso un gancio. Procedendo ancora in discesa per una decina di minuti, nel bel mezzo dei prati e vicino a un ciuffo d'alberi appariranno i resti della stazione, che ad ogni modo chiunque in paese potrà indicare e che si trovano nei pressi del depuratore comunale.

Occupiamoci ora brevemente del tronco n. 5, che viene considerato come teleferica a sé nell'elenco

austriaco, ma in realtà costituiva una breve ramificazione, ovvero un raccordo tra la grande stazione di Carbonare e la strada, dove i rifornimenti dovevano pur giungere per essere avviati ai luoghi di destinazione: la denominazione "**Carbonare Station-Strasse**" significa appunto "Stazione di Carbonare-Strada". Ovviamente lungo la strada nulla è rimasto, però disponiamo di due elementi per individuare dove fosse a un dipresso situata la stazione: la lunghezza dell'impianto, indicata in 480 metri, e il plinto di cui sopra dicevamo, quello a sinistra della stradina che porta alla stazione di Carbonare. Prendendo dunque quest'ultima come origine e tracciando una retta della lunghezza indicata, l'unica posizione possibile è in prossimità del bivio per il passo della Fricca: il che coincide con quanto indicato dalla carta generale austriaca delle teleferiche e ben s'accorda con l'ubicazione del plinto in questione. Tale ubicazione, inoltre, ci è stata confermata da persone del posto. Aggiungiamo infine che dalla stazione "Strasse" prendeva origine la teleferica che faceva capo a Folgaria, anch'essa contrassegnata con il numero 5.



A Carbonare la direzione del tracciato subiva un altro brusco cambiamento di direzione, verso sinistra, formando un angolo di oltre 70 gradi rispetto alla linea precedente, dirigendosi con un percorso di circa 6.600 metri nella zona di Monte Rovere, la porta di passo Vezzena. Seguiamola anche noi, almeno in una facile tappa; dopo Lavarone la strada giunge al bivio per Luserna, dov'è l'antica **osteria di Monte Rovere**. Accanto e di fronte all'odierno ristorante possiamo osservare vari plinti della tel. 10. Proseguiamo ancora fino a Monte Rovere, Rover per gli austriaci, che era un altro nodo di teleferiche di grande importanza, come, ad esempio, Folgaria: in quella zona giungevano importantissimi impianti a fune anche da Caldonazzo e Levico, e di lì ripartivano in direzione delle prime linee del fronte dell'altopiano di Asiago. Per stabilire la posizione della terza stazione intermedia della teleferica di cui ora ci stiamo occupando, disponiamo di una particolareggiatissima carta tracciata dall'ufficio informazioni della 1ª e 6ª armata italiana (*Retrovie degli altipiani: strade, teleferiche e baraccamenti*) che con grande chiarezza riporta ogni particolare: baraccamenti, vie di

comunicazione, stazioni e tracciati di teleferiche: il tutto frutto, evidentemente, di attenta ricognizione aerea. Ne ricaviamo dunque che la stazione della teleferica era situata in una località oggi denominata **Seghetta**: chi percorra la strada da Lavarone per passo Vezzena, giunto a Monte Rovere trova sulla sinistra l'audace strada detta del *Menador*, a suo tempo costruita dagli austriaci, che scende a Caldonazzo; subito dopo, sempre sulla sinistra, una stradella mena in pochi minuti alla nostra meta, amena località pratosa con alcune baite in legno, circondata da abeti. Lì si trovano ben visibili dei resti cementizi, riferibili però alla stazione della tel. 20; si proceda ancora sulla sinistra: un ponticello sopra un rio, la stradina sale fino a uno slargo, lì si prenda a destra e poco dopo arriveremo in un ripiano con una baracca in legno. Lì sono visibili le vestigia della stazione intermedia della tel. 10, un basamento in cemento, accanto un più elevato plinto, forse il collegamento tra tel. 10 e 20 (tel. T 40), vicino alla baracca un altro plinto, probabilmente attribuibile alla tel. 3 che pure passava di lì. Poco discosto, nel bosco, un altro plinto della tel. 3.



8-9-10. La stazione di arrivo della tel. 10 e di partenza della 10a al passo Vezzena in una carta italiana, in una foto aerea del 1917-18 (MGR 97/85) e come appare oggi

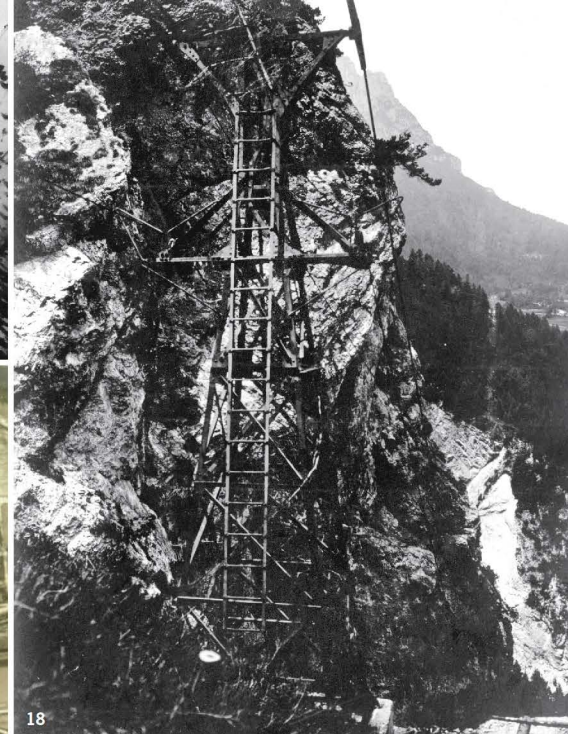
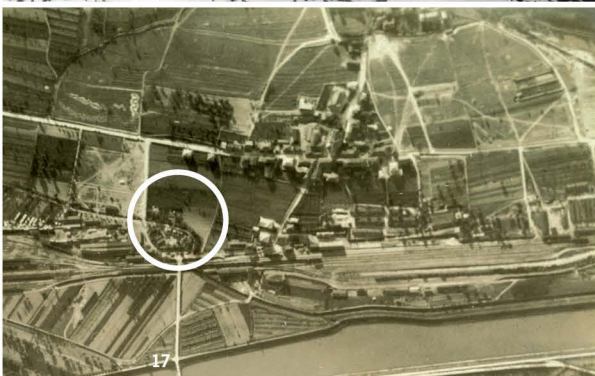
11. Stazione della teleferica lungo la strada, poco a monte del cimitero militare di Slaghenau

12-13. Slaghenau con le costruzioni dell'ospedale, il cimitero militare e, nei prati, i tralicci della teleferica: sullo sfondo Chiesa e monte Rust (BCF, raccolta Winkelbauer); la stessa località oggi

14. Un'immagine del complesso ospedaliero di Slaghenau; si noti, dipinta sul tetto, la croce dell'ordine militare dei Cavalieri di Malta; in primo piano la cappella, ricostruita fedelmente in tempi moderni; sullo sfondo la strada tuttora percorribile e i tralicci della teleferica (BCF, raccolta Winkelbauer)







- 15-16. Tel. 10 all'altezza dell'ultimo tornante prima di passo Vezzena (MC-FC e MGR 358/68)
17. Mattarello con cerchiata in bianco la stazione della teleferica pesante; visibile il primo traliccio nel campo soprastante (MGR 97/49)
- 18-19. Due immagini della teleferica (FMST 17058, 17059)
20. Frisanchi, plinto della teleferica

A Seghetta si potrà anche intraprendere il viottolo che porta, 500 metri in linea d'aria, alla bella cascata della Seghetta.

Siamo ormai, già lo dicevamo, alle porte di **passo Vezzena**, e la teleferica può ora snodarsi senza dover superare grandi difficoltà ambientali per altri 2.800 metri all'incirca: giunti al passo lo si superi e dopo 200 metri troveremo sulla nostra sinistra una strada campestre che mena a malga Biscotto. Sui prati tra la strada asfaltata e la sterrata un monumento al Sacro Cuore vigila sugli imponenti resti della stazione d'arrivo della teleferica. L'impianto non terminava qui, proseguiva internandosi sempre più verso il fronte e diramandosi in varie direzioni: ma da qui in poi è un'altra storia, la teleferica mutava sigla divenendo la 10a, e per quest'ultima quindi rimandiamo alla seconda parte del nostro viaggio.

Abbiamo così seguito questa teleferica, tappa per tappa, nel suo lungo percorso da Mattarello al passo Vezzena; vogliamo infine consigliare al lettore, in particolare, un'interessante e facile escursione, che permette non soltanto di vedere vestigia notevoli

di quell'impianto a fune, ma altresì altri ricordi della Grande Guerra, in un ambiente di grande bellezza: alludiamo alla frazione di Slaghenau, nel comune di Lavarone. Provenendo da Folgaria, poco prima di Chiesa si devii a sinistra, passando così per Lanzino, Stengheli e Bertoldi, e quindi Slaghenau, minuscolo centro abitato tra i prati. Si posteggi nell'unica area di sosta del paese e ci si avvia per la strada forestale che di lì prende inizio, denominata *Strada del Capitel*. Pochi minuti dopo, sulla sinistra, un breve tratturo ci permette di raggiungere l'area dove in tempo di guerra sorgeva un grande ospedale militare e dove tuttora è visibile uno struggente cimitero militare austro-ungarico; di fronte, poco più sotto, le case della frazione e i prati attraverso i quali un tempo passava la teleferica di guerra.

Si torni sulla strada forestale, proseguendo per pochi minuti: sulla destra si vedono, accanto alla via, i plinti della teleferica. Si prosegue ancora per poco fino a un bivio, una ventina di metri dopo il quale sono ben visibili tra gli abeti, sulla destra, gli imponenti resti di una stazione intermedia della teleferica.

Teleferica campale n. 5

Carbonare - Folgaria



modello
Bleichert M. 100
forza motrice
motore a benzina
lunghezza
6.080 m
portata
140 t in 20 ore
Teleferiche collegate
10 Mattarello - Vezzena
1a Calliano - Folgaria
1b Rio Secco - Folgaria
1c Piazza - Folgaria
11a Folgaria - Malga Milegna (Cueli - Forte Cherle)

La denominazione delle teleferiche riportava sovente due località, quella di partenza dell'impianto a fune e quella di arrivo; così, ad esempio, per la tel. 2, in quanto denominata "Volano-Piazza", si intuisce che il senso normale dei carichi trasportati era quello che andava da Volano a Piazza e non viceversa, ferma restando la possibilità di caricare i vagoncini anche in direzione opposta a quella consueta. Qui ci occupiamo della teleferica Carbonare-Folgaria, per la quale dunque deduciamo che la direzione normale dei carichi andasse da Carbonare a Folgaria, dove convergevano numerosi altri importanti impianti a fune che avevano origine nella valle dell'Adige. Noi tuttavia seguiremo il percorso inverso, ritenendo più agevole partire da una località al centro di un così vasto sistema di comunicazioni, qual era Folgaria.

Il percorso della tel. 5 è facile da seguire sulle carte e anche sul terreno, in quanto passava per centri abitati quali Folgaria, Costa, San Sebastiano, Carbonare, sempre sfiorando la strada che univa e tuttora unisce le località indicate. Forse proprio per questa sua vicinanza a paesi e a un'importante via di comunicazione, non sono

rimaste tracce di questa teleferica: i centri abitati si sono sviluppati, la strada è stata allargata e rettificata, sicché oggi possiamo soltanto indicare qual era il percorso di tale impianto e dare la posizione delle varie stazioni intermedie in modo approssimativo, basandoci sulle carte dell'epoca ma non su tracce rilevate lungo il percorso.

La teleferica aveva dunque termine nella grande stazione di **Folgaria** dove, come detto sopra, convergevano le varie linee provenienti da diverse località, ed era situata nel luogo in cui ora si trova il distributore di benzina alle porte dell'abitato: si veda per essa quanto scritto a proposito della tel. 1a, 1b, 1c. Con un breve tratto essa giungeva alla prima stazione intermedia, situata accanto alla strada per i Francolini poco dopo il suo inizio, dove l'impianto decisamente piegava verso sinistra: oggi la viabilità è in parte mutata rispetto ad allora, i luoghi sono presso che irriconoscibili per l'estendersi dell'abitato, ad ogni modo possiamo identificare il luogo con la zona adiacente alla grande **rotonda stradale** dove convergono le strade provenienti da Serrada, Costa, passo Coe. La seconda stazione intermedia era situata a **Costa**; superate le ultime case dell'abitato si potrà ammirare un



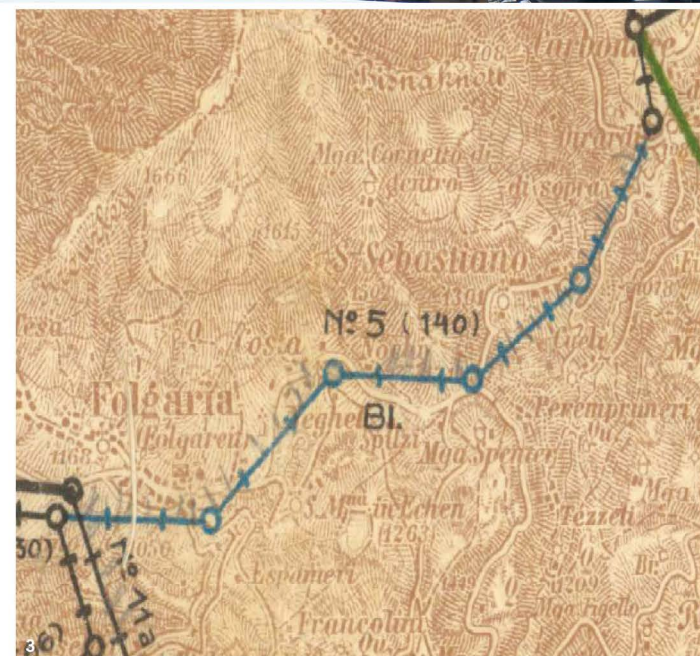
1



2

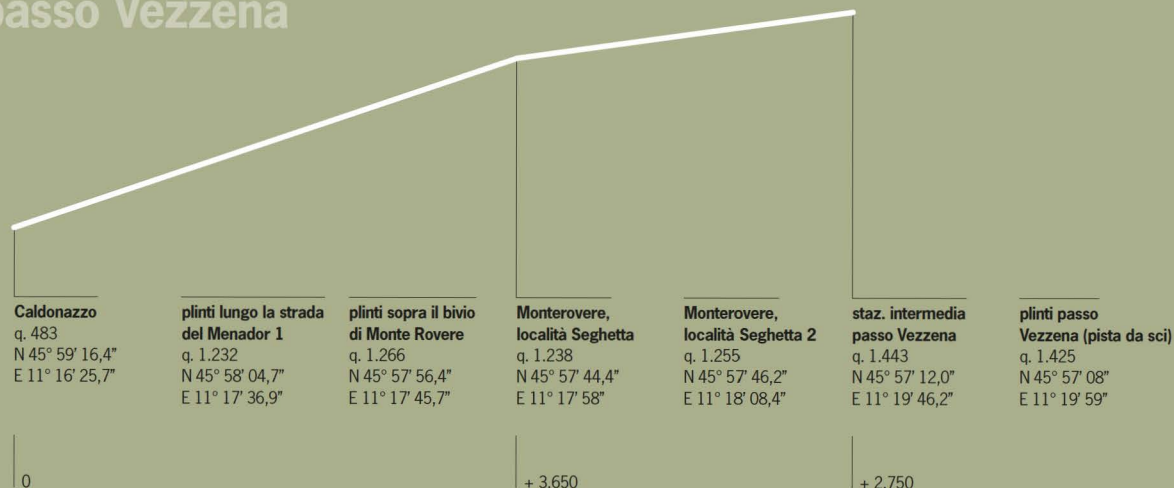
1. La stazione intermedia di Costa sorgeva nel prato coperto di neve
2. Da Costa la teleferica risaliva per il bosco fino a passo Sommo
3. Carta austriaca riportante il tracciato della teleferica n. 5

grande bellissimo caseggiato, uno dei pochi superstiti dell'antico paese, che ha conservato lo stile d'un tempo. In corrispondenza di esso la strada piega verso destra e prosegue quindi diritta: a valle della strada, sotto la curva, c'era la stazione, posta accanto alla deviazione che, sulla destra, porta agli impianti sciistici. Le carte segnano a Costa una teleferica secondaria, la T 93, per la quale riferiamo nella sezione delle teleferiche *dimenticate*. Piegando dunque verso destra, tagliando la strada e procedendo a monte di essa, nel bosco, la linea della tel. 5 giungeva al **passo Sommo**: ivi la stazione è segnata sulle carte a sinistra della strada, all'altezza della sterrata che ancor oggi porta al forte Sommo Alto e al rifugio Stella d'Italia. Un altro balzo, questa volta in discesa, e si giunge a **San Sebastiano** in prossimità del tornante dopo il quale c'è la deviazione per la frazione Cueli, dove esisteva un impianto che saliva al forte Cherle, per il quale si veda ancora quanto scritto nel capitolo dedicato alle teleferiche *dimenticate*. Da San Sebastiano l'ultimo balzo portava alla stazione di **Carbonare**, quella posta in prossimità della strada, per la quale si veda quanto detto a proposito della tel. 10 Mattarello-Vezzena.



Teleferica pesante 20 (Caldonazzo - Monte Erio) tratto Caldonazzo - passo Vezzena

Teleferica T 40 Monte Rovere Stazione 10 - Stazione 20



modello

- a) tel. 20: Heckel
- b) tel. T 40: Hinterschweiger

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

- a) 6.400 m
- b) 200 m

portata

- a) 500 t in 20 ore
- b) -

note

teleferica doppia
(Zweiseilbahn)

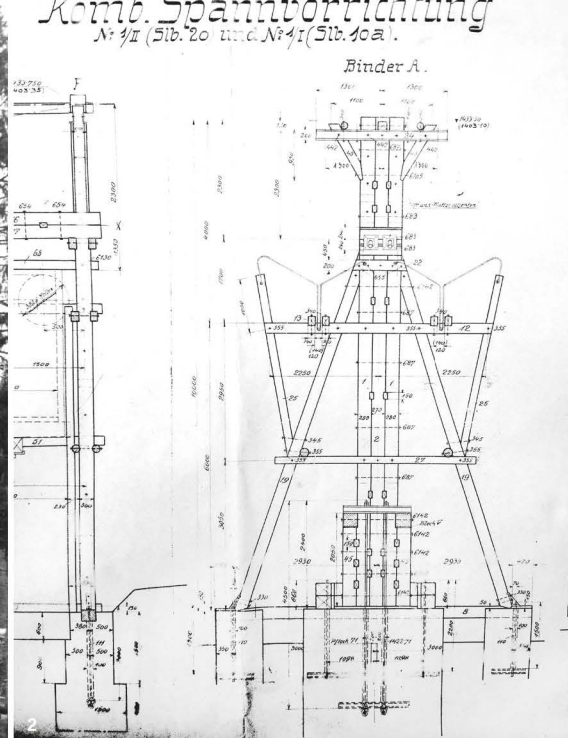
Teleferiche collegate

10 Mattarello - Vezzena

La teleferica 20 partiva da Caldonazzo (Valsugana), era classificata "pesante" ed era doppia, ovvero non una linea in ascesa e una in discesa, ma due in salita e due in senso contrario; la sua portata era pari a quella di pochi altri impianti, ad es. la tel. 10 Mattarello-Vezzena, e il suo sviluppo veramente straordinario: in questa prima parte della guida noi prendiamo in esame il tratto iniziale, fino a passo Vezzena, ma di lì essa proseguiva raggiungendo una lunghezza di ben 23 chilometri, ai quali poi vennero aggiunti ulteriore 3,6 chilometri per raggiungere Tresché Conca, nel comune di Roana. Per dare inoltre piena contezza di quale importanza gli austriaci attribuissero alla via di rifornimenti che passava per Vezzena, aggiungiamo che alla doppia teleferica di cui parliamo venne affiancata una terza linea, la tel. pesante 3 Caldonazzo-monte Rovere, e a poca distanza da Caldonazzo, a Levico, saliva al passo una quarta teleferica pesante, la tel. 4 Al Dazio-Verle; ricordiamo infine che sempre nel medesimo luogo faceva capo la teleferica pesante 10 Mattarello-Vezzena. Tutta questa rete di impianti a fune pesanti serviva ad alimentare le truppe dell'altopiano di Asiago, dove si era spostata la

linea del fronte dopo l'offensiva austriaca del maggio 1916, la cosiddetta *Strafexpedition*.

La teleferica pesante 20 aveva dunque la sua stazione di partenza nei pressi di **Caldonazzo**, in una zona, allora come adesso, di campagna; per raggiungere il luogo si prenda la strada (via Caorso) che conduce al campo sportivo, che è di là dal Centa, mentre la nostra meta è di qua dal torrente. Prima di quest'ultimo, sulla sinistra, una stretta viuzza di campagna (via Dante), a destra della quale campi coltivati: ecco, la grande stazione della teleferica doppia e di quella semplice era lì, ma assolutamente nulla rimane: solo facendo attenzione si scorderà ai lati della strada qualche avanzo di muro in vecchio cemento, qualche isolato pezzo di calcestruzzo ai bordi dei campi. In una vicina cava blocchi di cemento sono stati riutilizzati come contrappesi. Ricordiamo che Caldonazzo era unito alla stazione della tel. 4 che partiva da Levico da una ferrovia campale con carrelli ipotrainati (*Pferde Feldbahn*). Proseguendo, si potrà percorrere l'ardita e straordinariamente panoramica strada detta del Menador che conduce a monte Rovere, subito



- 1-2. Il paragone con le persone dà un'idea dell'altezza dei tralicci della teleferica doppia; particolare del progetto (FMsT)
3. I plinti lungo la strada del Menador, poco prima di giungere a Monte Rovere
4. Poco sopra il bivio tra la strada del Menador e quella per passo Vezzena rimangono numerosi plinti della tel. 20

prima di passo Vezzena, strada costruita dagli austriaci per scopi militari, lungo la quale passava la doppia teleferica sfruttando un vallone naturale, la val Cesta, attualmente percorso da un elettrodotto; come già sopra abbiamo detto, per la medesima via saliva pure la tel. 3. Giunti quasi al termine dell'ardito percorso, in prossimità di una stretta **curva sinistrorsa**, si potrà notare proprio a fianco della strada quanto resta di un plinto in cemento; in corrispondenza di quest'ultimo, si salga sopra la strada e se ne vedranno altri di varia foggia. Ancora poche centinaia di metri e la salita termina, si arriva al bivio con la strada che proviene da Lavarone e che ci porterà al vicino passo Vezzena. Subito prima del bivio, sulla sinistra, si può notare una **stradella** che s'inoltra nel bosco; la si percorra per un poco, fino a una grande vasca in cemento per l'acqua, anch'essa una vestigia dell'antica guerra. Poco sopra la vasca, quasi al colmo della collinetta e accanto alla presa di un acquedotto, rimangono numerosi altri plinti della teleferica, che ormai era quasi giunta alla sua prima meta, la grande stazione che sorgeva nella località **Seghetta** (vedi carta particolareggiata in tel. 10).

Quest'ultima è vicinissima: centocinquanta metri dopo il bivio, sulla sinistra, si stacca una stradella bianca interdotta al traffico automobilistico che in breve conduce a un'amena radura tra i boschi: baite in legno, giochi per bambini, panchine... e ben visibili, in primo piano appena arrivati, quel che resta, ben poca cosa, del grande complesso che lì un tempo sorgeva e di cui ci si può rendere conto osservando le fotografie che qui riproduciamo.

Sulla sinistra si stacca una stradina che possiamo percorrere per circa 300 metri, fino a uno slargo dove, prendendo a destra, in salita, si arriva in pochi passi a una **baita in legno** con tutt'attorno resti cementizi: ebbene lì arrivava da Mattarello, passando per Carbonare, e deviava decisamente verso destra la tel. 10; lì ancora passava la tel. 3 che, partita da Caldonazzo, aveva deviato anch'essa verso sinistra a monte Rovere; lì infine si realizzava il breve collegamento tra tel. 20 e tel. 10 che, nell'elenco austriaco delle teleferiche, viene classificato con la sigla T 40 Monte Rovere, stazione 10 - stazione 20: chiameremo questa località, per intendersi, **Seghetta 2**. A Seghetta la teleferica 20 subiva un radicale mutamento, ovvero da doppia che era fino a quel sito, da lì in poi



5-6. Località Seghetta in tempo di guerra: vi arrivavano la tel. 20 e la 10, tra loro congiunte dalla breve T 40; sullo sfondo della foto 5 è visibile il Pizzo di Levico (FMST)

7. Foto aerea della località Seghetta: è chiaramente visibile al centro della foto il complesso di baracche con la teleferica doppia (MC-FC)

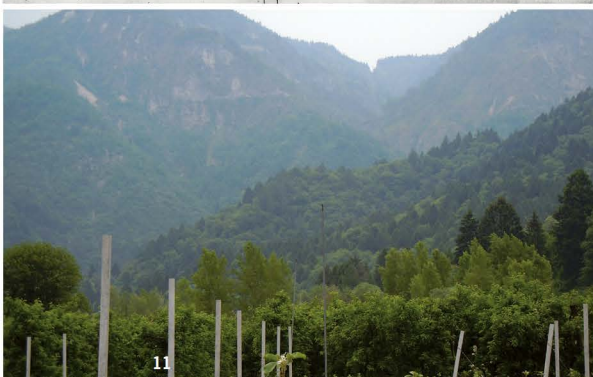
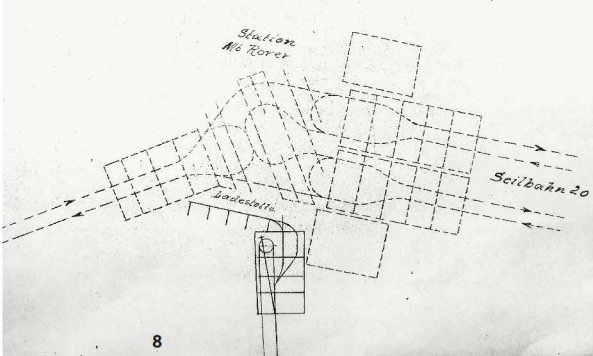
proseguiva semplice: riproduciamo (fig. 8) il disegno conservato all'archivio di stato di Vienna che mostra siffatto mutamento.

Continuiamo a seguire il percorso della tel. 20 che, giunta a Seghetta, deviava verso la sua sinistra inoltrandosi nelle praterie di passo Vezzena.

Giunti al passo, di fronte all'albergo ristorante, si prenda a destra la strada che conduce a Luserna. Seguiamola per 1.400 metri, finché essa segna una decisa svolta verso sinistra, e lì posteggiamo l'automobile. Pochi passi sopra la curva si noteranno i consueti plinti cementizi, naturalmente riferibili alla tel. 20; ancora pochi metri verso occidente, leggermente più in alto, rimangono altri due plinti di una certa eleganza, in pietra, nettamente emergenti dal terreno; altri cinque minuti nella medesima direzione (aiutandosi con le coordinate geografiche riportate) e all'ombra degli abeti troviamo una stazione intermedia, le cui vestigia sono assai interessanti, meritano la brevissima digressione. Chi avesse voglia di una più faticosa passeggiata può risalire la vicina pista da sci e, giunto press'a poco a metà di essa, troverà due plinti ben emergenti dal terreno, un altro a livello del suolo, nascosto dall'erba.

A questo punto, come già detto, noi abbandoniamo il percorso di questo impianto, per seguirlo nella seconda parte della guida, dedicata all'altopiano di Asiago.

Consigliamo a chi fosse fin qui giunto di proseguire ancora per poco lungo la strada, sempre in direzione di Luserna, fino a giungere a un vecchio cimitero di guerra austro-ungarico, ristrutturato e ricostruito diversi anni fa. Il luogo è suggestivo, ma, ricordiamolo, sotto le molte croci non riposano i resti dei vecchi soldati, si tratta di cenotafi: i resti di quasi tutti i caduti dell'altopiano vennero traslati nel grande ossario di Asiago.



8-9. Progetto della tel. 20 in località Segghetta, che ne evidenzia la trasformazione da doppia a semplice.

Nella foto a colori, la località Segghetta (Monte Rovere): quello che oggi resta della grande stazione della tel. 20

10. Resti della stazione intermedia a passo Vezzena

11. Nulla resta, tra i campi di Caldonazzo, della stazione di partenza delle teleferiche; in alto, dove la montagna mostra una fenditura, l'arrivo a monte Rovere

12. Passo Vezzena, plinti della tel. 20

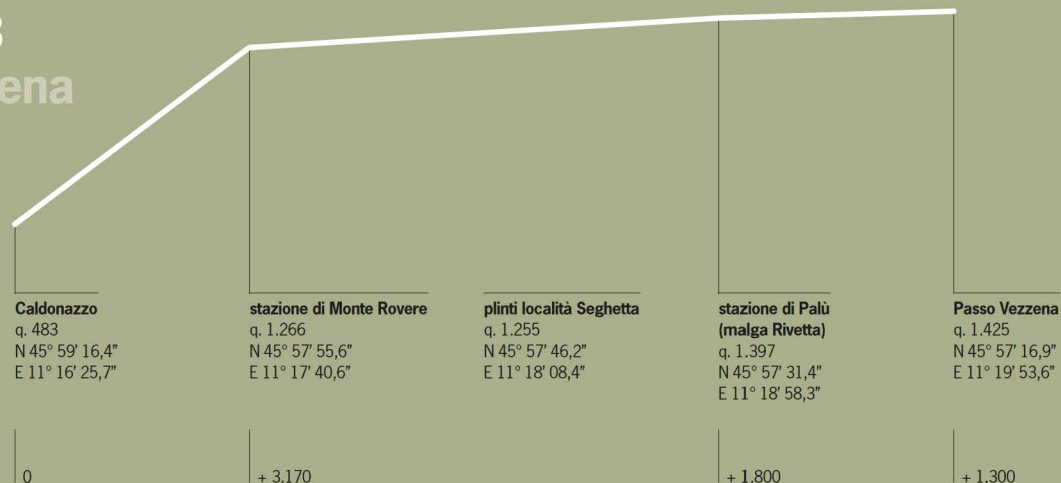
13. Il cimitero militare austro-ungarico lungo la strada per Luserna

14. La doppia teleferica pesante 20 con la strada del Menador; sullo sfondo il lago di Caldonazzo (BCF 1139)



Teleferica pesante 3 Caldonazzo - Monte Rovere

Teleferica campale 3 Monte Rovere - Vezzena



modello

Bleichert 150

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

3.170 m

(Caldonazzo - Monte Rovere)

3.100 m

(Monte Rovere - Vezzena)

portata

200 t in 20 ore

(Caldonazzo - Monte Rovere)

140 t.

(Monte Rovere - Vezzena)

Teleferiche collegate

4 Al Dazio - Verle

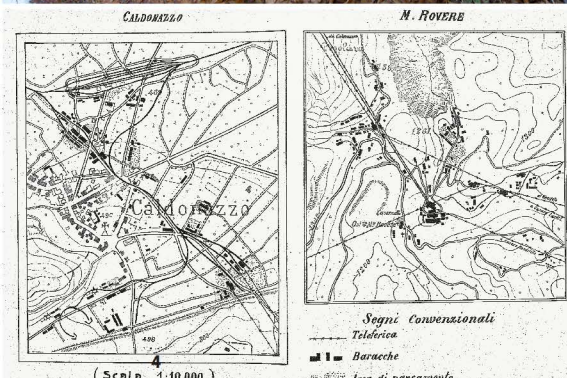
10a Vezzena - Pusterle

13 Vezzena - Dosso del Fine

Dedichiamo a questa importante teleferica poche righe, in quanto essa seguiva quasi parallelamente il percorso della tel. 20, e quindi rimandiamo a quest'ultima per una più puntuale descrizione dei luoghi da esse toccati.

La teleferica pesante 3 aveva dunque la sua stazione di partenza a **Caldonazzo**, trovandosi presso che affiancata alla doppia stazione della 20, e parallelamente al percorso di quest'ultima risaliva l'erto vallone della Val Cesta, ma sulla sponda occidentale di esso, vallone risalito anche dall'audace strada del Menador. La linea raggiungeva i bordi dell'altopiano a **Monte Rovere** (località Spiazzo Alto), prima stazione intermedia: lì recandosi, si può avere un'idea sostanzialmente esatta del percorso della tel. 3 osservando, all'imbocco della strada del Menador, l'attuale elettrodotto per costruire il quale, nel 1922, si sfruttarono vari plinti della teleferica austriaca. Questo primo tratto assommava a 3.170 metri; quindi la teleferica, divenuta "campale" da pesante che era, volgeva verso sinistra, passava per la località **Seghetta**, e raggiungeva dopo 1.800 metri circa la seconda stazione intermedia de-

nominata **Palù**, per la vicinanza dell'omonima malga; se si prosegue dopo Monte Rovere si giunge in breve a malga Rivetta, sulla destra, subito dopo la quale si trova un deciso tornante destrorso; la stazione intermedia si trovava a destra della strada, poche decine di metri dopo il tornante. Volendo visitare la posizione, si segua il breve ski-lift che partendo dal bar Malga Rivetta sale per poche decine di metri tra il bosco; pochi metri sopra l'arrivo, verso sinistra (est), si troverà un muretto e un ripiano, qualche residuo cemenzizio, tutto qui: nulla dunque d'interessante. Di lì, con un ultimo tratto di circa 1.300 metri l'impianto a fune giungeva a **passo Vezzena**, press'a poco 100 metri a destra della via per chi proviene da monte Rovere, nella medesima zona in cui arrivava la tel. 4 da Levico, avendo di fronte la stazione della tel. 10 e 10a (queste ultime però dall'altra parte della strada, ora vegliate da una statua di Gesù), e a breve distanza, poco più a monte, la linea della tel. 20. Da quel luogo la teleferica proseguiva ancora con la qualifica di *Feldseilbahn* 13 *Vezzena-Dosso del Fine* (teleferica campale 13), e noi la seguiremo nella seconda parte di questa guida.

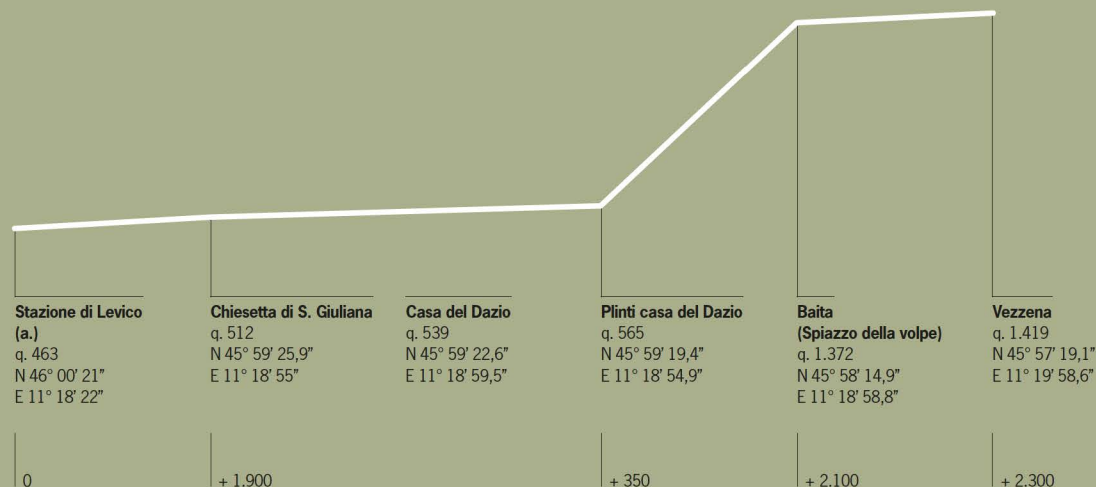


- 1-2. Plinti della tel. 3 in località Seghetta
3. Schizzo austriaco riproducente la zona della partenza della tel. 3 e della 20 doppia, nella campagna di Caldonazzo: le tre stazioni sono rappresentate in basso a destra, affiancate
4. Caldonazzo e Monte Rovere in due schizzi italiani (Uff. Informazioni 1^a armata e III Corpo, Notiziario 53 categoria F del 16 novembre 1917) (ISCAG 551.2.329)
5. L'arrivo della tel. 3 alla stazione di passo Vezzena (MGR 358/69)
6. Basamenti visibili ancor oggi nella zona di arrivo della tel. 3
7. Foto aerea di passo Vezzena: a sinistra della strada la stazione della tel. 10 e 10a; a destra quelle della 4 e 3, a sinistra forte Verle (MGR 97/85)



Teleferica pesante 4

Al Dazio - Verle



modello

- a) Heckel 100 (Levico - Al Dazio)
- b) Pohlig (Al Dazio - Baita Cangi)
- c) Bleichert 100 (Baita Cangi - Vezzena)

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

- a) 2.300 m
- b) 2.300 m
- c) 2.500 m

portata

- a) 120 t
- b) 160 t in 20 ore
- c) 140 t

Teleferiche collegate

- 4 Levico - Al Dazio
- 3 Caldonazzo - Monte Rovere
- 10a Vezzena - Pusterle
- 13 Vezzena - Dosso del Fine

Osserviamo su una carta geografica, o ancora meglio su Google Earth, la zona di Levico (Valsugana): verso sud la frazione di S. Giuliana con l'omonima chiesetta: vi si arriva prendendo la via di S. Giuliana che si stacca dalla statale 47, sulla destra venendo da Caldonazzo. Nei pressi della chiesetta, un tempo partiva per l'altopiano la teleferica 4, dopo avere ricevuto i rifornimenti provenienti dalla ferrovia (tel. campale 4 Levico-Al Dazio), ma di quella stazione di partenza nulla più rimane. Altri materiali erano lì portati mediante una *Pferde Feldbahn* (ferrovia campale che utilizzava cavalli per il traino) proveniente da Caldonazzo (cfr. tel. 20 Caldonazzo-Mte Erio). Gli austriaci chiamavano quella zona "Al Dazio", in quanto poco lontano c'era la casa che ospitava, per l'appunto, il Dazio. Si prenda la via del Dazio, vicino a S. Giuliana, e la si segua fino a una cappelletta con accanto frecce indicanti itinerari vari; lì si salga sulla destra per breve tratto, e ben presto si troverà la bellissima e antica casa del dazio. La mulattiera prosegue, è poi l'originale strada del Menador (sentiero 201, E5) che risale la valle Piscia vacca giungendo sull'altopiano nella località denominata Baita del





- 1-2. Casa del dazio
3. L'inizio del sentiero del Menador in località Dazio
4. Plinti poco sopra la casa del dazio
- 5-6-7. Spiazzo della Volpe: basamento della stazione d'arrivo; galleria e plinti della teleferica

Cangi: si faccia ancora uno sforzo, meno di duecento metri, e si troveranno i plinti della teleferica, a destra e a sinistra della via. Gli ardimentosi che volessero invece proseguire, arriveranno perciò alla Baita del Cangi, che però la carta tecnica della provincia di Trento appella "Casa guarda boschi:" siamo a quota 1.372; di lì si prosegue sulla sinistra ancora per circa 600 metri, fino a una radura con una baita in legno e plinti di cemento sul prato: d'ora innanzi chiameremo questo sito, per semplicità, col nome di "baita", la zona è chiamata **Spiazzo della Volpe**.

Ma non è necessario sobbarcarsi la lunga salita dalla casa del dazio per arrivare fin lassù: assai più facile e gradevole è percorrere la strada che da Folgaria-Carbonare porta a Vezzena, e circa 500 metri prima del passo imboccare, a piedi, la stradella per malga Palù, ben indicata da un cartello. Si passa la bellissima conca della malga e si prosegue fino a una stanga, dove si procede verso destra; a un prossimo bivio si prende a sinistra, arrivando quindi alla baita raffigurata nelle fotografie qui allegate: la passeggiata non richiede più di un'ora, sempre in piano.

I materiali, risalita dunque la valle della Piscia vacca, guadagnavano il bordo dell'altopiano esattamente in corrispondenza della sunnominata baita: un praticello, al centro la modesta costruzione in legno, lì accanto i plinti in cemento della teleferica; ci si accosti al bordo che guarda verso la Valsugana: il terreno è sostenuto da un muro in pietre, dove la teleferica emergeva dal ripidissimo canalone, sotto il quale rimangono ancora resti di numerosi altri plinti. Ma si faccia attenzione, ché la china è veramente erta e pericolosa, e l'abisso è poco sotto. Come di consueto nelle vicinanze delle stazioni di teleferiche, anche qui venne costruita una profonda e ampia caverna-magazzino, a fianco della strada pochi metri prima dello spiazzo.

Alla baita la linea dell'impianto a fune, che da qui in poi era di tipo campale, piegava verso la sua sinistra e con un ulteriore tratto giungeva sui prati di **passo Vezzena**, a un dipresso tra la strada che prosegue per Asiago e quella che porta a Luserna, circa 150 metri dopo l'albergo, di fronte alla stazione di arrivo della tel. 10 e di partenza della tel. 10 a. Reclamoci dunque a Vezzena, superiamo l'albergo del passo fin quasi alla stazione della tel. 10,





9



10



11



12

8. Cima Vezzena da Busa Verle
9. Plinti della stazione d'arrivo a passo Vezzena
10. Forte Verle
11. Collegamento della tel. 4 con Monte Rovere secondo la cartografia italiana
12. Particolare di foto aerea italiana scattata a passo Vezzena: cerchiate in bianco le baracche con la stazione della tel. 4 (MGR 97/85)

riconoscibile sulla sinistra per la statua di Gesù posta tra i plinti, e guardiamo a destra, nel prato: ben visibili due plinti in cemento, lì era la stazione della tel. 4. Se, bussola alla mano, prolunghiamo su una carta geografica l'allineamento dei due manufatti, vedremo che si arriva proprio allo Spiazzo della Volpe, donde la linea proveniva.

La denominazione, "Al Dazio-Verle", può dunque trarre in inganno: di fatto esistevano tre tratti, dei quali il primo e il terzo con minore portata, quello di mezzo con portata maggiore; inoltre il punto d'arrivo della corsa, per così dire, non era Busa Verle, ovvero la zona dove sorge l'omonima malga e il forte, ma, più a sud, i prati di passo Vezzena.

Segnaliamo per completezza un particolare fornito dalla cartografia italiana (Ufficio Informazioni 1^a e 6^a armata - *Retrovie degli altipiani: strade, teleferiche e baraccamenti. Aprile 1917*): viene indicato un collegamento mediante teleferica tra l'arrivo della tel. 4 alla baita e Monte Rovere, esattamente di fronte all'arrivo della tel. 3 da Caldonazzo, ma dall'altra parte della strada. Viceversa la cartografia austriaca da noi esaminata non segnala tale tratto.

Chi si trovi nella zona di passo Vezzena non trascuri la visita al vicino forte Verle, vi conduce una comoda strada asfaltata percorribile in una ventina di minuti a piedi; chi volesse rendersi conto di qual era la vita in una fortezza nel primo anno di guerra, sotto il continuo bombardamento italiano, potrà leggere lo straordinario diario di Fritz Weber, *Tappe della disfatta*. Ma soprattutto entusiasmante è l'ascesa alla Cima Vezzena (q. 1.908), altrimenti chiamata Pizzo di Levico, dove gli austriaci costruirono un forte con prevalente funzione di osservatorio: di lì si gode una vista straordinaria su tutto l'altopiano, la Valsugana, il Lagorai. Vi conduce un sentiero, ben segnato (n. 205), che si distacca dalla rotabile poco dopo il forte Verle e che richiede circa un'ora e un quarto di cammino piuttosto faticoso; in alternativa si può proseguire lungo la strada asfaltata fino a incontrare, sulla sinistra, la vecchia strada sterrata del forte: percorso, quest'ultimo, più lungo ma meno faticoso.

Il sistema di teleferiche a passo Vezzena



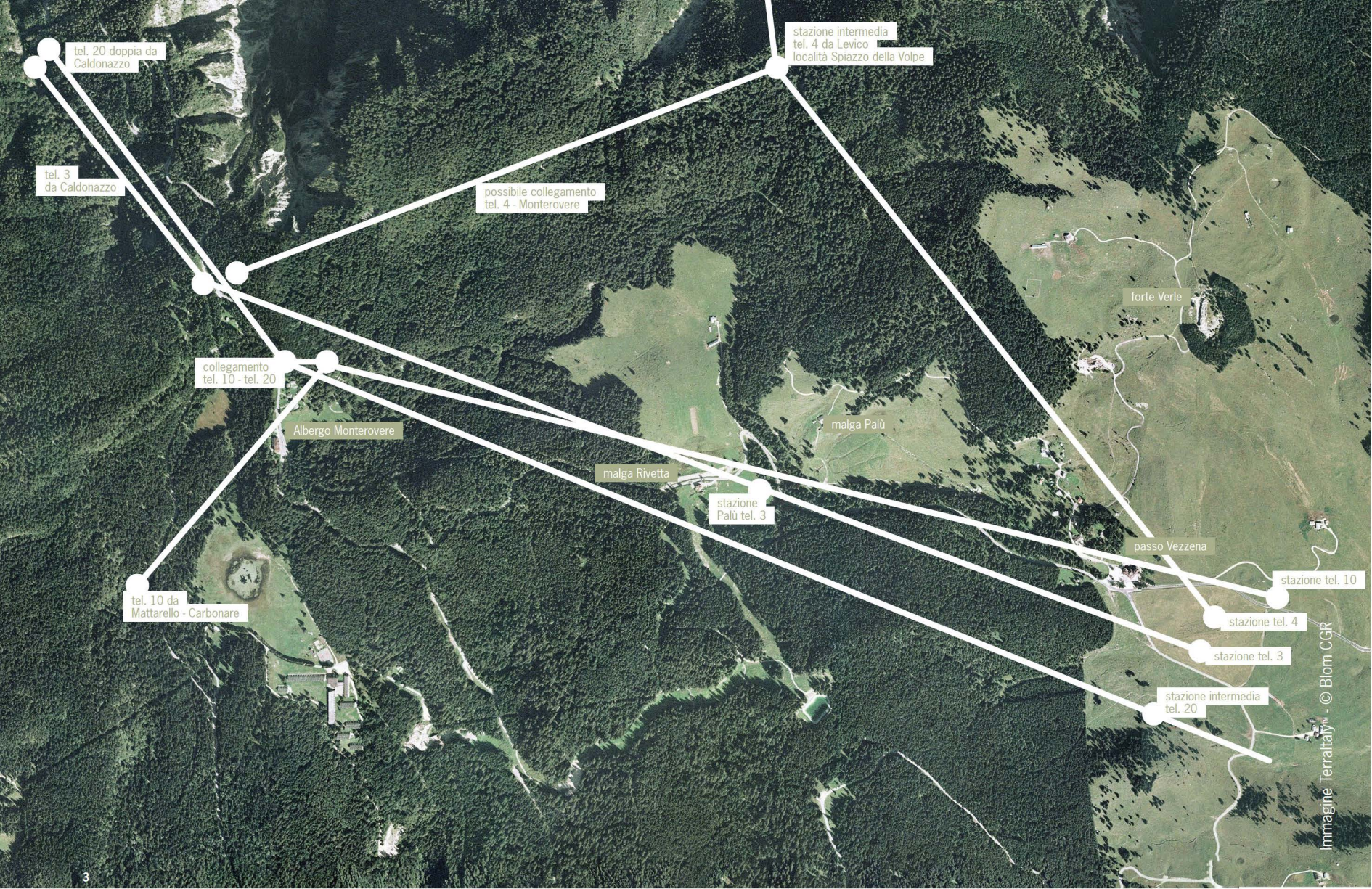
1. Plinti della tel. 20 sopra il bivio per Caldonazzo
2. Plinti della 3a Seghetta

Ci siamo proposti in questa prima parte della guida di seguire le teleferiche austriache fino a Vezzena, con la seconda parte continueremo l'indagine oltre il passo, inoltrandoci nell'altopiano di Asiago.

Vezena non è soltanto un'entità geografica, utile per spartire in due, con una certa logica, una ricerca; pensiamo che fino all'offensiva austriaca del maggio 1916 (*Strafexpedition*) il passo era prima linea: da una parte gli austriaci, sul Basson, dall'altra gli italiani, vicinissimi, sul Costesin. Dopo l'offensiva il fronte si spostò innanzi, e la zona da teatro di terribili combattimenti divenne sede sicura di magazzini, baraccamenti e quant'altro si doveva organizzare per il sostentamento e il rifornimento delle truppe schierate vari chilometri più a est. Non è un caso dunque che lì confluissero varie importantissime teleferiche, di cui precedentemente abbiamo discusso analiticamente, esaminandone una ad una le caratteristiche e il tracciato; diremmo anzi che passo Vezena fu dal 1916 in poi il principale nodo di teleferiche, qualcosa di simile a un grande snodo dove convergono da molteplici direzioni le strade e donde s'irraggiano verso molteplici direzioni. Ci è parso quindi opportuno proporre una visione complessi-

va del sistema di teleferiche che fu organizzato in questa zona, senza ripetere i particolari già esposti nelle schede relative alle singole teleferiche, anche perché quest'ultima è una frequentatissima località turistica e chi fosse curioso di farsi un'idea degli impianti a fune militari, potrebbe, senza alcuna fatica, prendere proprio qui visione di interessanti vestigia di questa importantissima attività bellica. Affinché questa finalità si possa realizzare quanto più semplicemente e chiaramente possibile, cominciamo col proporre una foto aerea moderna della zona con sovraincisi i tracciati delle teleferiche e altre notazioni.

Cominciamo ad analizzare l'immagine da sinistra, pensando a un eventuale turista che giunga da Folgaria-Lavarone: si vede dunque il tracciato della teleferica pesante 10 che, partita da Mattarello insieme con altre due di minore portata, giungeva all'importante stazione di Carbonare e di lì piegava verso Vezena. Nella fotografia la vediamo sfiorare il ristorante Monterovere che, erede dell'antica "osteria", sorge esattamente al bivio per Luserna: accanto all'edificio, sulla destra guardandolo, sono ancora ben visibili i plinti in cemento, e altrettanto evidente ne è rimasto un altro di fronte, dall'altra parte





3. Il sistema di teleferiche a passo Vezzena
4. Plinti della 10 accanto all'albergo Monte Rovere
5. Stazione d'arrivo della tel. 10

della via. La linea proseguiva per la località denominata Seghetta, dove era collegata mediante un breve raccordo (tel. T 40) alla teleferica pesante doppia 20 che saliva da Caldonazzo nella stessa zona. Sul prato di Seghetta, accanto alle baite, ma anche poco sopra, sono visibili vari plinti in cemento, come spiegato nelle singole schede. Poco lontano, dove la strada detta del Menador scende in Valsugana, arrivava da Caldonazzo un'altra teleferica pesante, la 3, ma di quest'ultima in quel luogo non rimangono tracce, probabilmente cancellate dalla linea elettrica moderna che segue il percorso dell'antica funicolare. Vari plinti della 20 sono invece ben visibili sull'altura che sovrasta il bivio, verso destra volgendosi verso la Valsugana.

Nella foto aerea abbiamo segnato con un colore differente, il giallo, un'altra teleferica che forse lì aveva una delle sue due stazioni, la quale aveva lo scopo di unire questa zona con una stazione della teleferica 4 che saliva da Levico. Diciamo forse, perché essa è tracciata solo sulla cartografia italiana.

Dunque nella zona di Monte Rovere-Seghetta s'intrecciavano più linee, che qui portavano i rifornimenti provenienti da due scali ferroviari, quello di Mattarello in Val

d'Adige e di Caldonazzo in Valsugana. Qui giunti i tre impianti a fune (tel. 10 da Carbonare, 3 e 20 da Caldonazzo) volgevano necessariamente verso est per prendere la direzione di passo Vezzena.

La teleferica 10 terminava la sua corsa in un luogo immediatamente riconoscibile a Vezzena, poco dopo l'albergo del passo, sulla sinistra, dove una statua di Gesù stranamente troneggia tra le vestigia cementizie della stazione d'arrivo; ricordiamo che, lì giunto, questo impianto, come gli altri del resto, proseguiva inoltrandosi sull'altopiano di Asiago ma cambiando di poco sigla: diventava la teleferica 10a Vezzena-Pusterle.

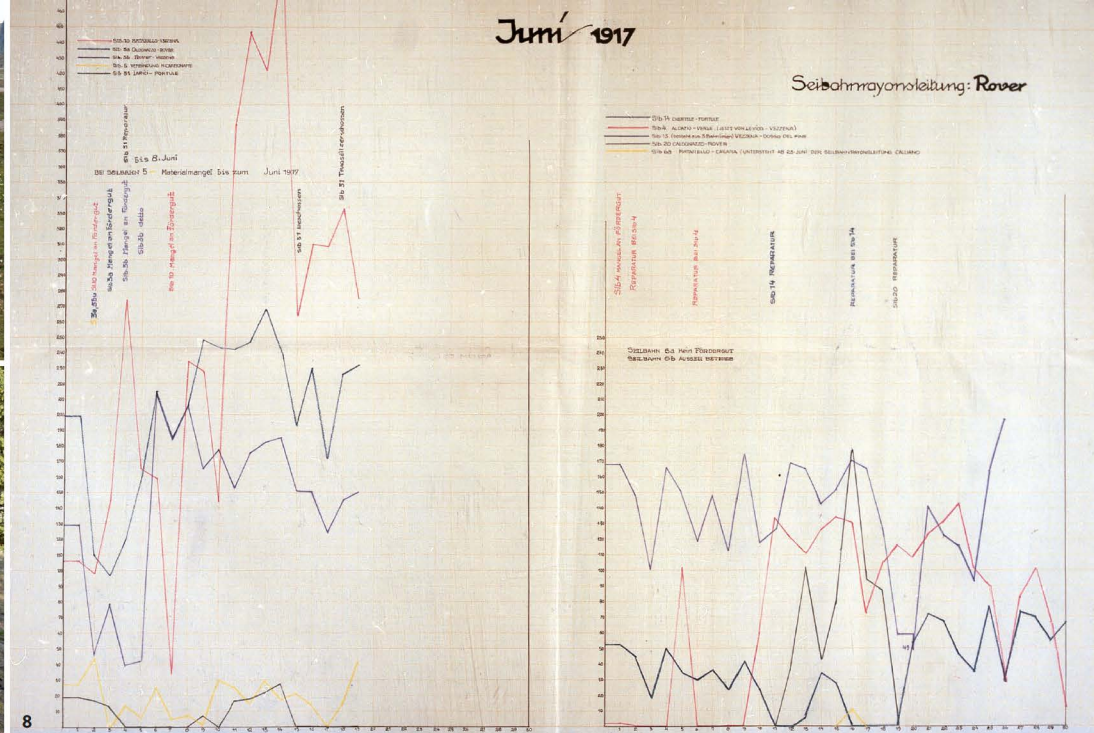
Per la teleferica 3 venne costruita una stazione intermedia denominata Palù, nei pressi dell'omonima malga, ma in realtà ben più prossima a malga Rivetta: si trovava infatti circa duecento metri a monte di essa e non ne rimane traccia alcuna, se non un ripiano nel terreno e qualche traccia di cemento qua e là. L'impianto aveva invece una stazione più importante al passo, di fronte a quella della 10. Chi visita oggi quel luogo, a destra della strada, può ancora riconoscere i basamenti su cui sorgevano le



6



7



9

grandi baracche lignee che accoglievano i magazzini e le stazioni delle teleferiche. Come detto, anche la teleferica 3 da Vezzena proseguiva, tramutandosi nella 13 Vezzena-Dosso del Fine.

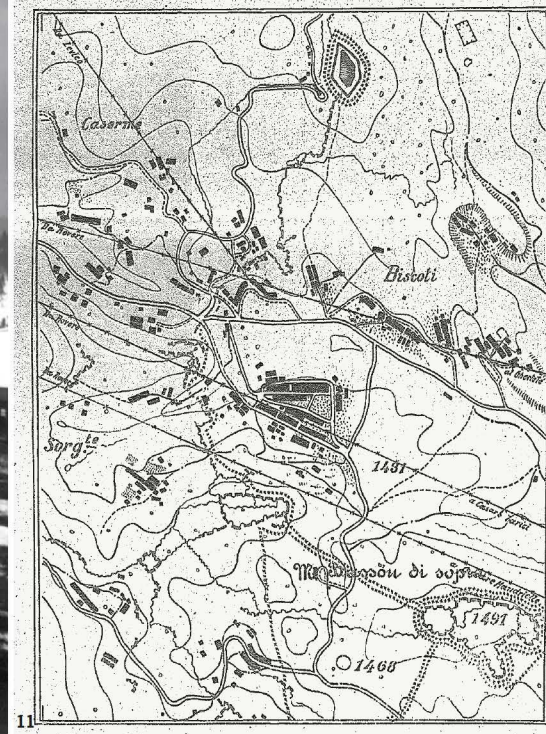
Ora volgiamo lo sguardo al percorso della teleferica 20, che nel suo ultimo tratto, da Monte Rovere in poi, da doppia che era diveniva semplice. Anch'essa raggiungeva Vezzena, ma, a differenza delle precedenti di cui abbiamo parlato, aveva sì al passo un'importante stazione, ma di lì proseguiva con la stessa sigla e denominazione, che infatti era Caldonazzo-Monte Erio.

Oggi troviamo tracce evidenti del suo passaggio poco a monte della 3, ovvero spostandoci verso sud-ovest: osservando la foto aerea, vediamo che l'impianto tagliava la strada per Luserna, e infatti nei pressi di una curva ci sono resti di plinti, altri più evidenti e meglio conservati ne troviamo poco sopra, nei prati; poco discosto, ai limiti del bosco e ombreggiati da qualche abete, rimangono le interessanti vestigia della stazione intermedia, che meritano una visita: nella scheda della teleferica ne diamo le coordinate esatte. Infine è ancora la foto aerea che ci mostra

come la teleferica 20 tagliasse l'attuale pista sciistica, e infatti press'a poco a metà di essa si trovano altri plinti.

Ci rimane infine da seguire un'ultima traccia, quella della teleferica pesante 4 che arrivava a Vezzena provenendo da Levico. Essa si affacciava sull'altopiano nella località denominata Spiazzo della Volpe, proprio accanto a una strada sterrata ancor oggi esistente e facilmente percorribile in un'oretta di pianeggiante passeggiata: è possibile un percorso circolare che partendo da malga Palù ci conduce allo Spiazzo della Volpe e quindi a Vezzena, o viceversa. Di lì puntava diritta verso quel nodo a cui facevano capo, come abbiamo visto, anche le altre teleferiche di passo Vezzena, e cioè la zona su cui vigila, dopo il passo, la statua di Gesù; la tel. 4 andava a parare dall'altra parte della strada, vicino alla tel. 3, e quel che rimane della sua stazione è tuttora ben visibile, i due plinti in cemento allineati proprio in direzione dello Spiazzo della Volpe.

Ci si potrebbe infine domandare qual era la quantità di rifornimenti che giornalmente le varie teleferiche portavano al passo, ovvero quale tra i vari impianti fosse il più utilizzato, il più essenziale: per rispondere a tale interrogativo proponiamo un interessante grafico del



6. Tracce della stazione della tel. 3
7. Stazione della tel. 20
8. Grafico del *Seilbahnrayonsleitung Rover* (direzione delle teleferiche del settore Rover)
9. Plinti della tel. 4 in prossimità del passo. Sullo sfondo la pista sciistica lungo la quale rimangono plinti della tel. 20
10. Passo Vezzena, sullo sfondo il monte Verena; la grande teleferica che procede oltre il passo è probabilmente la 10a Vezzena-Pusterle (foto MGR 358/67)
11. Schizzo italiano rappresentante la zona del passo e le stazioni delle teleferiche (Uff. Informazioni 1a armata e III Corpo, Notiziario n. 53 categoria E del 16 novembre 1917) (ISGAG 551.2.328)

Seilbahnrayonsleitung Rover (direzione delle teleferiche del settore Rover), che giornalmente “fotografa”, per così dire, la situazione nel giugno 1917. Il grafico si commenta da sé, tuttavia diamo alcuni chiarimenti soprattutto utili a chi non conosca la lingua tedesca: esso è diviso in due parti, ciascuna delle quali prende in esame alcune teleferiche indicate con colori diversi. Nella prima parte troviamo la tel. 10 Mattarello-Vezzena indicata in rosso, la 3 divisa in settore a (Caldonazzo-Rover) in blu e b (Rover-Vezzena) in violetto, la 5 Carbonare Station-Strasse in giallo, la 31 Larici-Portule, della quale qui non ci siamo occupati in quanto si trovava oltre passo Vezzena, in nero. Nell'altra parte vengono indicate le teleferiche 4 Al Dazio-Verle in rosso, la 20 Caldonazzo-Rover in nero, la 6a Mattarello-Casara in giallo, con l'indicazione che tale impianto dal 25 giugno è dipendente dal settore teleferiche di Calliano. Infine tra gli impianti fin qui non trattati, sempre perché situati oltre passo Vezzena, la tel. 13 Vezzena-Dosso del Fine in violetto, e la 14 Ghertele-Portule in blu.

In ascissa, ovvero il tratto orizzontale, troviamo i giorni del mese (giugno 1917), in ordinata, il tratto verticale, le tonnellate trasportate.

Dal grafico risulta che la teleferica 10 Mattarello-Vezzena era quella che trasportava la maggior quantità di rifornimenti, tuttavia essa presenta dei picchi negativi, come del resto anche altri impianti, ovvero dei giorni nei quali il tonnello trasportato si riduceva molto sensibilmente. Tale calo viene sempre giustificato con brevi notazioni: *Mangel an Fördergut*, che significa scarsità di materiali da trasportare, *Materialmangel*, scarsità di materiali, *kein Fördergut*, assenza di materiali, *Reparatur*, in riparazione, *beschossen*, colpita, *Tragseil zerschossen*, fune portante distrutta, *ausser Betrieb*, fuori esercizio.

Teleferica T 110

Malga Buse



modello

eigene Konstruktion
costruita in proprio

forza motrice

motore elettrico da 6 HP Siemens Schukert

lunghezza

520 m

portata

12 t in 20 ore
2 vagoncini da 180 kg di portata

Teleferiche collegate

T 133 Vallarsa - Pozzacchio
(non direttamente collegate)

Uno schema descrittivo (*Beschreibung*) redatto dalla *Seilbahnkomp. Etschal – Feldpost n. 221* (Compagnia teleferiche Adige – Posta militare n. 221) datato 28 aprile 1917 e contenente notizie su alcune (pochissime, purtroppo) teleferiche, ci ha messo sulle tracce di questa piccola teleferica costruita in proprio, artigianalmente diremmo, dai soldati austriaci di presidio nel forte di Pozzacchio.

Il nome, **Malga Buse**, è fuorviante: infatti tale malga sorge sulla groppa dello Spil, poco a monte di malga Monticello procedendo verso sud, lungo il sentiero che percorre longitudinalmente lo Spil stesso, mentre l'impianto di cui qui parliamo non arrivava neppure vicino alla suddetta malga, ma si fermava assai al di sotto di essa, alla base dei roccioni strapiombanti che costeggiano il versante occidentale della montagna. Il documento cui accennavamo ci informa che tale impianto è "il teleforo elettrico Spil dal tunnel II fino alla sezione 39" (*elektrischer Aufzug Spil von Tunnel II. bis Sektion 39*). Aggiunge poi il documento che l'impianto si trova "nel vallone davanti al forte Pozzacchio" (*in der Schlucht vor Werk V.*), forte che gli austriaci chiamavano *Valmorbiawerk*.

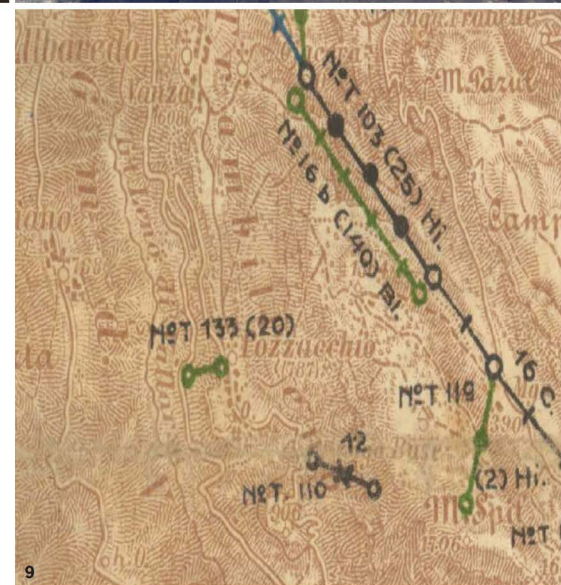
A questo punto rintracciare la stazione di partenza è stato facile: chi ha visitato il forte di Pozzacchio sa che vi si accede per una comoda strada sterrata che parte dall'omonimo paese e che presenta, lungo il suo percorso, due gallerie. Dall'interno della prima partono cunicoli che s'addentrano nelle viscere del monte, portando verso il cuore della fortezza di roccia; subito prima della **seconda galleria**, una decina di metri sopra la strada, facilmente si scorgeranno una caverna e due modesti basamenti in pietra, su cui erano fissati i piloni di sostegno delle funi. Su uno di tali basamenti è rimasto, in cemento, il foro rotondo in cui era probabilmente infilato uno dei tronchi di sostegno. A monte, lo stretto e uggioso vallone che l'impianto a fune risaliva. Quest'ultimo era lungo 520 metri, e dunque giungeva esattamente alla fine, su in alto, di quella forra. Ma con quale scopo? Le carte non lo spiegano, ma una visita a quella posizione ci ha fatto comprendere la finalità di quella piccola teleferica. Chi voglia rendersene conto di persona si porti nella piccola spianata erbosa, immediatamente a est della fortezza, dove si trova la presa di un acquedotto: si trova pochi metri sopra la strada del forte, quasi al



1. A destra, il forte Pozzacchio; visibile, in ombra, il vallone che termina alla base dei roccioni lungo il quale passava la tel. T 110
2. Tra gli abeti in primo piano i ruderi della stazione
3. Basamento della teleferica
4. Il foro d'inserimento di un palo di sostegno
5. La prima delle due gallerie lungo la strada del forte
- 6-7. L'interno della galleria in prossimità dell'arrivo della teleferica
8. Alla base delle rocce è visibile la feritoia della galleria
9. Carta austriaca con il tracciato della tel. T 110

termine di essa, un evidente sentierino sulla sinistra mostra la via. Lì giunti si affronti con coraggio e pazienza, il cammino è erto e piuttosto lungo, la mulattiera che risale il fianco della montagna fino a giungere ai piedi di un roccione, a quota 1.120 circa, ben visibile dal basso, circondato da trinceramenti: lì venne scavata nella roccia una magnifica, profonda e ampia **galleria**, con una grande scalinata interna e un'uscita posteriore, la cui visita ripaga della fatica sopportata per giungere fin lassù. E, come si ricava dalle carte militari austriache, siamo esattamente ai limiti della **Sezione 39**. Avvertiamo che non è facile orizzontarsi nell'ultimo tratto, quando il sentiero si fa evanescente.

Ebbene, la piccola teleferica doveva senz'altro servire a mantenere i collegamenti e a mandare i rifornimenti al presidio di quella ridotta, evitando di transitare per la lunga mulattiera pericolosamente esposta e, con la neve, di difficile percorribilità. Una nota ci avverte che il teleforo poteva funzionare solamente di notte o in giornate molto nebbiose, essendo evidentemente esposto all'offesa nemica.



Teleferica T 133

Vallarsa - Pozzacchio



modello

Rusch (?)

forza motrice

motore elettrico

lunghezza

450 m

portata

20 t in 20 ore

Teleferiche collegate

T 110 Malga Buse (non direttamente collegata)

La breve teleferica univa la località di **Acheni** con il paese di Pozzacchio, più a monte. Acheni è costituita da due case in tutto, una a destra, l'altra a sinistra della strada statale della Vallarsa: è raggiungibile in circa un quarto d'ora da Rovereto. Lo spazio da esplorare per trovare le tracce di tale breve teleferica è dunque estremamente esiguo, diciamo un centinaio di metri quadri.

La partenza doveva ovviamente essere accanto alla strada, per consentire di caricare con facilità i rifornimenti li trasportati con automezzi. Diciamo subito che tracce inequivocabili della stazione a valle non ce ne sono, tuttavia alcuni elementi ci hanno messo, pensiamo, sulla giusta via: poco prima delle due case, sulla destra venendo da Rovereto, la strada presenta uno slargo di alcuni metri quadrati, sostenuto da un basamento costituito da pietre, ora in buona parte ricoperte da terriccio e vegetazione varia; esattamente di fronte, dall'altro lato della via, la ripida costa del monte è sostenuta da un rinforzo di pietre della stessa larghezza dell'antistante slargo; sempre nel medesimo punto il monte presenta un avvallamento naturale, utile al passaggio di un impianto a fune. Ciascuno di questi elementi, singolarmente preso, è debole, ma si raf-





1. In basso, la località Acheni; in alto, Pozzacchio; ben visibile il probabile tracciato della teleferica, attualmente percorso da un elettrodotto
- 2-3. Acheni: lungo la strada sorgeva la stazione di partenza della teleferica
4. A sinistra, le ultime case di Pozzacchio; a destra, in basso, l'omonimo forte

forzano a vicenda: siamo dunque convinti che la partenza della teleferica fosse proprio lì, tanto più che misurando la lunghezza della valletta naturale che risale la costa del monte si scopre che è esattamente di 450 metri, al termine dei quali si trova la strada di **Pozzacchio** che, ricordiamolo, è la vecchia strada del forte omonimo costruito lì dagli austriaci, che lo chiamavano *Valmorbiewerk*. La stazione a monte dovrebbe dunque essere stata nel punto in cui, dopo la distanza indicata, troviamo la strada, ma non ne rimane assolutamente alcuna traccia. Gente del luogo sostiene che l'arrivo era in prossimità del bivio che troviamo dopo 200 metri: prendendo a sinistra si arriva al paese, a destra si prosegue per il forte. Qui daremo dunque le coordinate di tale bivio, facilmente raggiungibile, avvertendo però che si tratta di un'indicazione approssimativa, per le ragioni sopra esposte.

Il paese di Pozzacchio, nel comune di Trambileno, è facilmente raggiungibile dalla statale della Vallarsa, deviando sulla sinistra poco prima di Acheni. Altrimenti consigliamo di recarsi a Boccardo, sempre nel comune di Trambileno, che era sede di un'importante snodo di teleferiche (tel. T 102, T 103, 16a, 16b); di lì si prenda

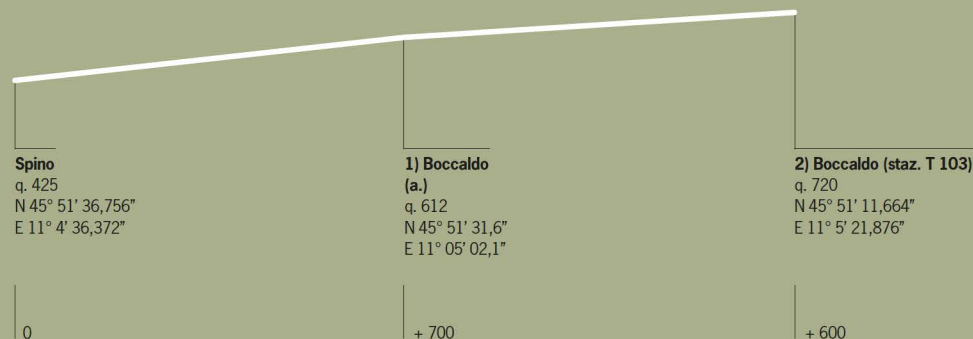
la strada per il Pian del Lepre e, attraversato un piccolo agreste altopiano, si giungerà in breve a Pozzacchio.

L'utilità della teleferica Vallarsa-Pozzacchio è esclusivamente ricollegabile alla presenza del forte, al cui rifornimento essa contribuiva trasportando in alto rifornimenti dalla strada della Vallarsa, risparmiando così alcuni chilometri di rotabile che, pensiamo, soprattutto nella stagione invernale veniva resa difficilmente transitabile dalla neve.

Chi vorrà visitare il forte di Pozzacchio (restauro concluso nel 2014), cosa che vivamente raccomandiamo, potrà posteggiare l'automobile in un ampio piazzale subito dopo il bivio cui accennavamo, e proseguire a piedi per una ventina di minuti. Il forte era del tipo più moderno, totalmente costruito nella viva roccia e quindi indistruttibile: le sue profonde e labirintiche gallerie sono state finora rese agibili una volta l'anno, nel mese di luglio, in occasione di una festa che regolarmente commemora i soldati lì caduti.

Teleferica campale 16a

Spino - Boccaldo



modello
Bleichert M. 150
forza motrice
motore a benzina
lunghezza
1.250 m
portata
140 t in 20 ore
Teleferiche collegate
T 103 Malga Chesserle
T 102 Pozza - Boccaldo

Il paese di Boccaldo, frazione di Trambileno, era un nodo importante di teleferiche, raccogliendo i rifornimenti provenienti dalla valle di Terragnolo, attraverso Pozza, e dalla Vallarsa: qui ci occupiamo di questi ultimi, per i primi rimandiamo invece a quanto già scritto a proposito della tel. T 103 Malga Chesserle. Da Rovereto si imbrocchi la strada della Vallarsa e dopo pochi chilometri di tortuoso percorso si giungerà al piccolo paese di **Spino**, che dà il nome all'acquedotto di Rovereto. Sono poche case ai due lati della strada statale, al termine delle quali la strada svolta decisamente sulla destra, una fontana e un capitello sul lato sinistro della via. Subito dopo, ancora sulla sinistra, una profonda rientranza nel terreno occupata da fitta vegetazione che nasconde i resti, in verità notevoli, della stazione di partenza della teleferica, che risalendo il solco naturale formato dal torrente Orco giungeva alla stazione di **Boccaldo**, la quale, come già vedemmo (tel. 16b), si trova discosto dall'abitato e vicino al torrente. Per la valletta percorsa dalla teleferica un tempo passava un'ampia carrareccia che congiungeva Spino a Boccaldo, oggi ormai dimenticata e non facilmente

rintracciabile per le ben visibili frane che hanno sconvolto l'aspetto dei ripidi fianchi della forra e per la vegetazione che quasi tutto ha ricoperto. Una carta italiana che riporta l'impianto a fune ci indica come punto di arrivo una località press'a poco corrispondente al luogo dove c'era, e tuttora si può visitare, un cimitero militare austro-ungarico, o poco più in su: è impossibile dare indicazioni precise in quanto la vecchia strada, accanto alla quale è segnato l'arrivo, in prossimità del paese è stata del tutto cancellata dalla moderna rete viaria. A questo punto, però, si presenta una difficoltà: la lunghezza dell'impianto, secondo quanto risulta dalla carta, è di circa la metà rispetto a quanto indicato dalla documentazione austriaca; ci soccorre però la carta a cui più volte abbiamo fatto ricorso e che riporta tutte le teleferiche austriache, con le rispettive sigle: in quest'ultimo documento è segnato un prolungamento, effettuato evidentemente in un successivo momento, che permetteva all'impianto di congiungersi con la stazione a valle della teleferica che, da quota 720, risaliva la valle dell'Orco e arrivava al pian del Chesserle (tel. T 103): a questo punto i conti tornano.



1

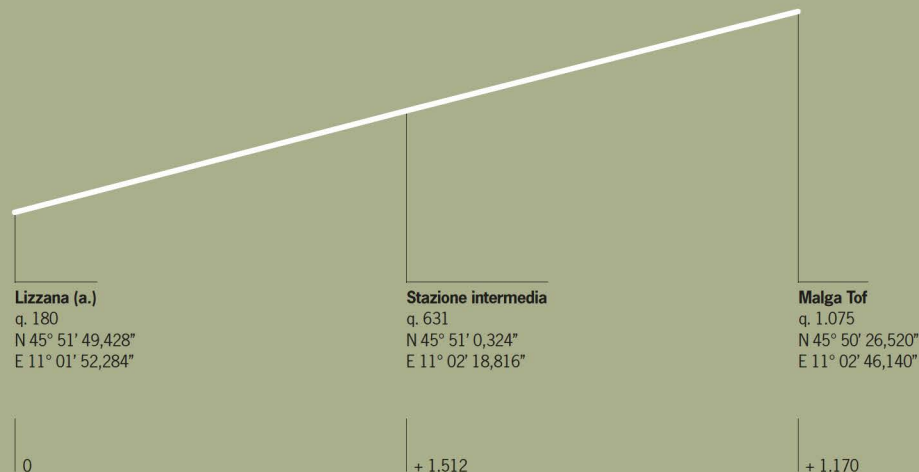
1. La stazione di Spino: al centro la trincea attraverso la quale passavano i cavi e i vagoncini dell'impianto
2. Carta italiana col tracciato della tel. 16a; è stato aggiunto, in bianco, il prolungamento

La teleferica di Boccaldo con i suoi prolungamenti riforniva le retrovie del Pasubio che, per la sua fondamentale posizione strategica, era servito da altri impianti a fune: la teleferica che saliva dal passo della Borcola (tel. T 115 Costa di Borcola), la grande teleferica che saliva da Geroli di Terragnolo (tel. P Geroli-Malga Pezzi), quella della val Gulva (val Gulva-Pasubio). A ciò si aggiungano i rifornimenti che potevano essere avviati in Pasubio tramite le due rotabili, l'una che saliva da Terragnolo, transitando per malga Sarta e malga Bisorte, l'altra da Giazzera per l'Alpe Pozze.



Teleferica T 109a-b

Zugna Torta



modello

Hinterschweiger

forza motrice

2 motori a nafta da 16 HP

lunghezza

2.680 m
l'impianto disponeva di 2 vagoncini per sezione
con portata di 400 kg

portata

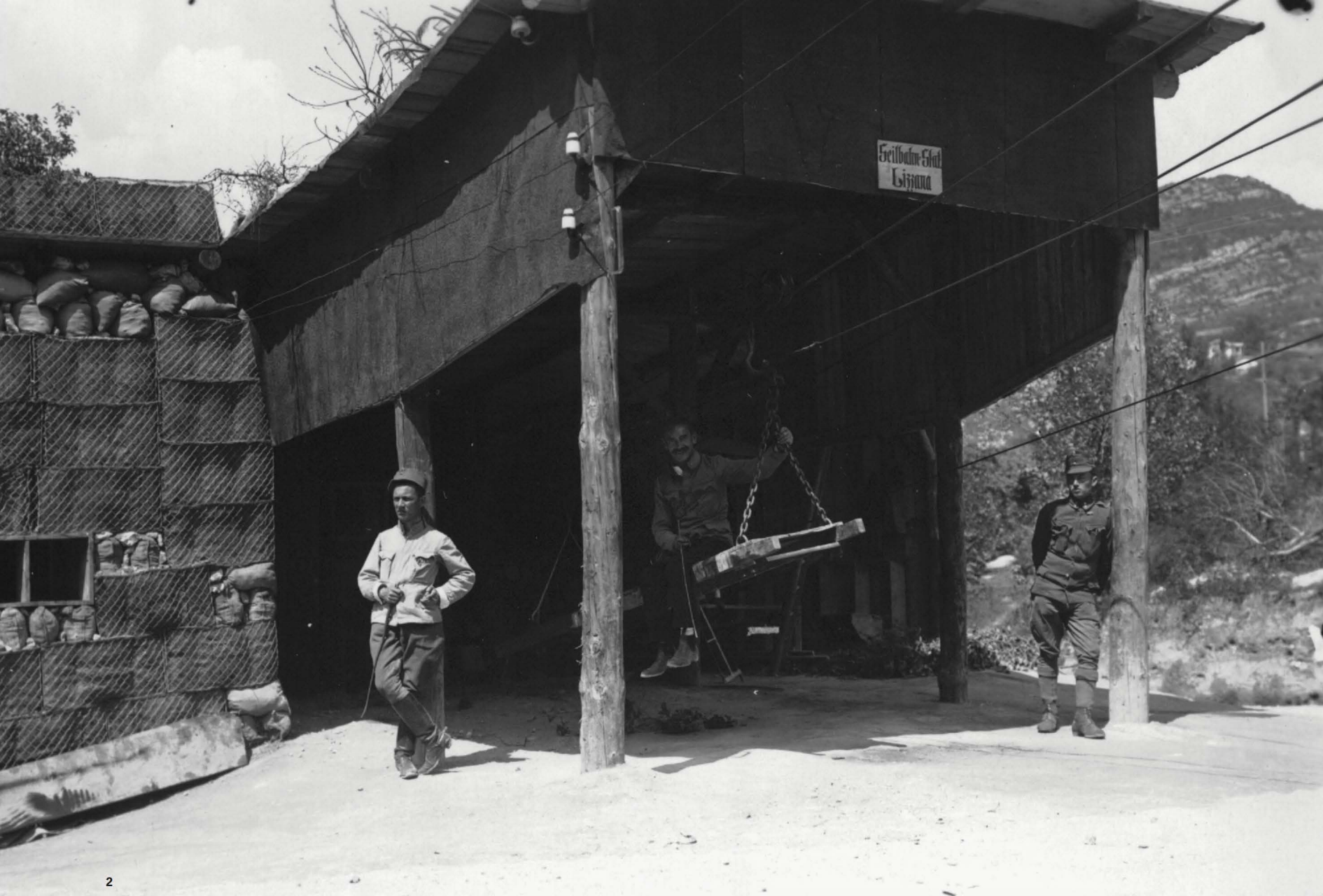
16 t in 20 ore

Teleferiche collegate

T 131 Zugna deposito materiali

Si tratta della teleferica che trasportava materiali e rifornimenti sul monte Zugna. La stazione di partenza era situata immediatamente a sud di **Lizzana**: oggi, superate le ultime case del paese provenendo da Rovereto, la strada statale sbocca in una rotatoria, subito prima della quale, a sinistra, si distende un'ampia campagna delimitata a sud da un evidente rilievo del terreno, una costa boscosa che s'inerpica su per le falde dello Zugna. Protetti da tale costa sorgevano baraccamenti vari e la stazione della teleferica, in prossimità di una località il cui toponimo locale è "al bersaglio": e difatti la documentazione austriaca, una descrizione (*Beschreibung*) di alcuni impianti a fune datata 28 aprile 1917 e stilata dalla *Seilbahnkomp. Etschtal Feldpost n. 221*, spiega che la teleferica correva *zwischen Schiesstand und weisses Haus Zugna*, ovvero tra il tiro a segno e la casa bianca, nome col quale i militari designavano l'attuale malga Tof (o Tovo) che si trova lungo la strada che porta in Zugna, a quota 1.075 m. Ricorriamo per maggiori particolari a quanto affermato in un libro che raccoglie memorie





2

1. La foto aerea accanto scattata nel 1918 mostra la posizione della stazione (in basso) e la strada d'accesso (MC-FC)
2. Stazione di partenza: sul cartello le parole *Seilbahn Fld Lizzana* (teleferica campale Lizzana); (MGR 161/3)



di Lizzana¹: dalla località Crosera, partiva una strada militare la quale portava nell'attuale proprietà del signor Carlo Barberi, dove esisteva uno spazioso piazzale a fianco del quale sorgevano delle baracche uso magazzini, mentre dall'altra parte si ergeva un grande castelletto di travi a cui erano agganciate delle grosse funi di acciaio, dei carrelli, dei motori. Era la stazione di partenza di una teleferica militare che sostenuta da una serie interminabile di castelletti, superata la località delle Marochere proseguiva sopra la strada del Vallone, le Pinze, il Tof, e terminava a destra dello stradone nella Valletta di Zugna Torta. Nonostante tali testimonianze, non saremmo riusciti a identificare il luogo esatto dove sorgeva la stazione se non ci avessero soccorso le preziose indicazioni dei fratelli Dino e Saverio Prezzi, appassionati studiosi di storia locale, che qui ringraziamo: ci si rechi dunque all'estremità sud del paese, imboccando la stretta via in salita denominata "al bersaglio". Ben presto, sulla

destra, una segnalazione invita a seguire una stradina che porta alla cosiddetta "Busa dell'Adamo", cavità naturale in cui furono ritrovati reperti preistorici; si supera un rio, si comincia a salire, e subito si noterà poco sotto strada una grotta scavata nella parete di roccia. Ebbene, la stazione della teleferica, di cui nulla rimane, era proprio lì sotto, nella campagna: tutt'intorno sorgevano baraccamenti e magazzini. A questo punto sarà opportuno continuare l'agreste stradella ancora per pochi minuti e andare a vedere la grotta preistorica, ormai semisommersa dalla vegetazione per l'incuria degli uomini; lungo la via si noterà una vasca per la raccolta dell'acqua, di probabile origine militare.

L'impianto a fune era diviso in due tronconi, il primo (tel. T 109a) lungo 1.512 metri, il secondo (tel. T 109b) lungo 1.170; le stazioni traenti, vale dire quelle in cui erano situati i motori, erano quella intermedia e quella d'arrivo, a malga Tof. Il primo tratto contava 10 piloni di sostegno, il secondo 9, la lunghezza massima tra uno e l'altro era di 265 metri: tutti particolari che desumiamo da un documento austriaco dell'archivio di Vienna del

¹ Lizzana: *le sue origini, la sua storia*, a cura di A. Bruschetti, L. Cattoi, R. Penase, Gruppo culturale di Lizzana, 1979, p. 227-228



3-4. La stazione intermedia; un particolare

5. Malga Tof, resti di un supporto in ferro della teleferica

6-7. Nella campagna di Lizzana, al riparo della costa montuosa, c'era la stazione della teleferica

8. Un pinto a malga Tof

28.4.1917, ricco di dati ma purtroppo limitato a pochi impianti. La **stazione intermedia**, quella in cui era situato il primo motore, è facilmente rintracciabile: ci si rechi all'ossario di Castel Dante, proseguendo quindi quasi fino al termine della Strada degli Artiglieri, precisamente all'ultimo tornante da cui si stacca la strada sterrata che porta alle orme dei dinosauri. Dopo una decina di minuti, si prenda la deviazione sulla sinistra, altra sterrata che conduce ad Albaredo; percorriamo quest'ultima per una decina di minuti, finché sulla destra troveremo un sentiero che porta alle orme mentre, a sinistra, il medesimo tracciato scende alla baita degli alpini: ebbene, pochi metri dopo, sulla destra, un altro sentiero s'inerpica su per la montagna, risalendo il cosiddetto "vallone", e seguendolo per circa 200 metri noteremo, a sinistra di esso, i resti in cemento della stazione intermedia. Da lì con un altro balzo i rifornimenti arrivavano al termine dell'impianto; dal tornante sopra il quale si trova **malga Tof**, si diparte una brevissima stradella che mena a un punto panoramico affacciato sulla val d'Adige, e sulla sinistra di essa, per terra, si noterà ancora quanto resta di una putrella in ferro piantata nel cemento; di fronte, sottostrada, basamenti

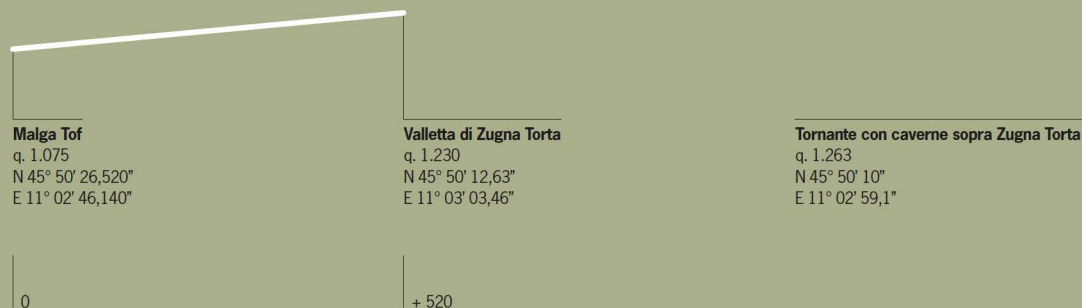
vari, lì vicino una galleria ricovero, proprio sulla curva un basamento di cemento.

A monte e a sud di malga Tof v'è una costa rocciosa nascosta da folta vegetazione, scavate nella quale si potranno rintracciare, seguendo un evidente sentierino, caverne un tempo adibite a magazzino e altri resti militari.

Un ufficiale e undici soldati erano adibiti a tale impianto e, infine, una nota avverte che alla data del documento prima ricordato la teleferica, la cui costruzione non poté che essere iniziata al termine della *Strafexpedition* del 1916, non era ancora in esercizio (*noch nicht im Betrieb*).

Teleferica T 131

Zugna Stazione - Deposito materiali



modello

Tipo A (?)

forza motrice

prende la forza motrice dalla teleferica n. 109, che funzionava a nafta

lunghezza

520 m

portata

40 t in 20 ore

Teleferiche collegate

T 109 Zugna Torta

La lunga, importante teleferica che da Lizzana risaliva lo Zugna fino all'attuale rifugio-malga Tof (tel. T 109) aveva un prolungamento, che risaliva di ulteriori 500 e più metri la montagna, portando rifornimenti nei pressi di Zugna Torta.

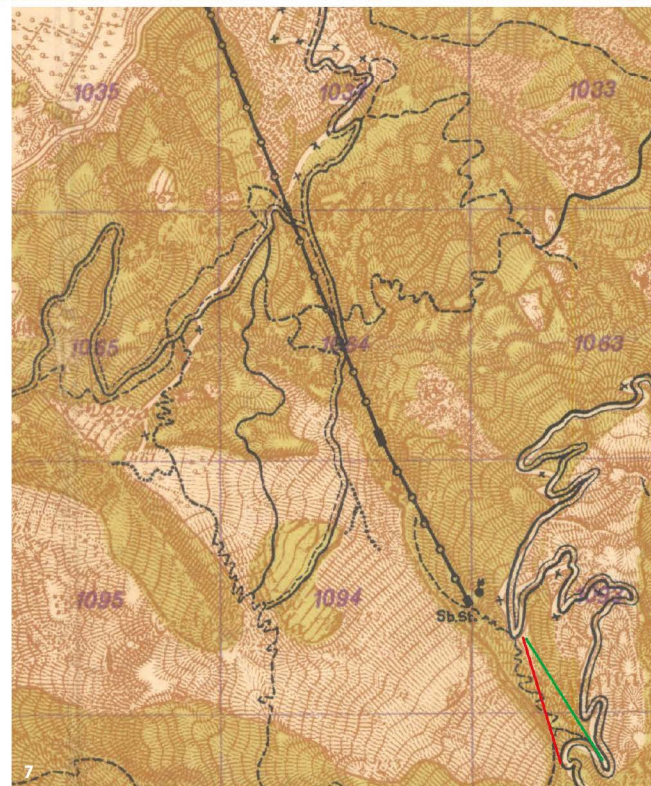
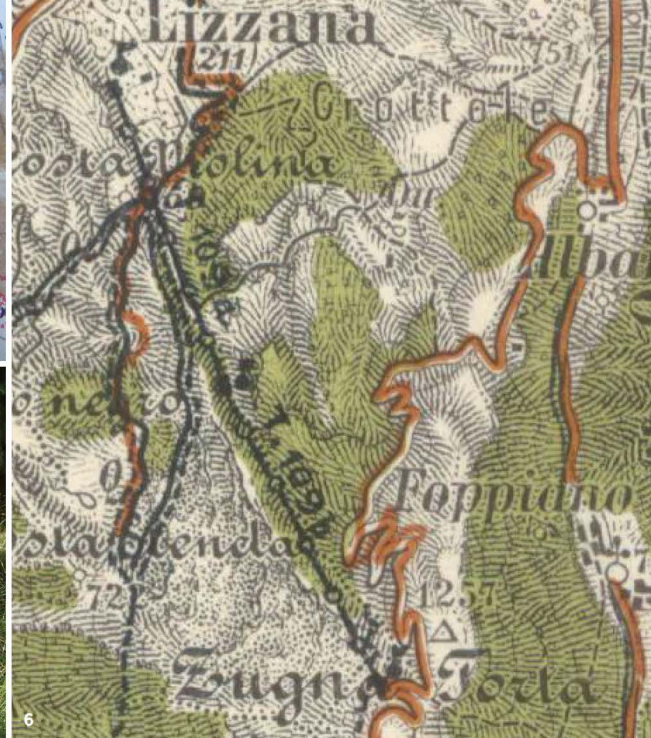
Ad Albaredo comincia la bella strada asfaltata che porta su monte Zugna, la si segue fino a malga Tof, e si procede oltre; si giungerà in breve alla località denominata **Zugna Torta**, la segnaletica in legno la indica chiaramente. Lì la strada corre dritta per qualche centinaio di metri, quindi s'incontra un tornante a destra, poi si procede per poco ancora dritti, in direzione ovest, e poi ancora una svolta a sinistra: sulla parete rocciosa a fianco della strada, le tre cornici, a forma di scudo, che un tempo contenevano gli stemmi di alcuni reparti austroungarici. Poco dopo un altro tornante verso sinistra: si noterà uno slargo, una profonda caverna, e lì, secondo una carta austriaca del 1916, arrivava la teleferica di cui ci occupiamo, segnata però come prolungamento del tratto 109b; la distanza s'avvicina ai dati di cui disponiamo, i grandi ricoveri in roccia potevano ben costituire un *Materialplatz*, ovvero un deposito di materiali. Una foto aerea scattata dalla ricognizione italiana il 26 giugno 1918 mostra con precisione la

zona: due baracche dinanzi alle entrate della caverna, una terza baracca di fronte, che pensiamo ospitasse l'arrivo dell'impianto a fune. Dobbiamo però riconoscere che tale percorso non è quello che naturalmente ci si aspetterebbe: sopra la malga Tof un ampio vallone naturale sale fino alle posizioni di Zugna Torta, e la via più logica, facile e più protetta dalle offese nemiche per rifornire quel settore sembrerebbe proprio questa, indicata per giunta da una carta militare italiana. A favore di tale ipotesi c'è poi la testimonianza del testo già citato in relazione alla tel. T 109 (*Lizzana: le sue origini, la sua storia*) nel quale leggiamo che la teleferica *terminava a destra dello stradone nella Valletta di Zugna Torta*.

Diamo quindi tutte e due le ipotesi, benché la versione austriaca sia, per ovvi motivi, ben più attendibile.

Non abbiamo invece riscontri sicuri per stabilire dove avesse inizio la teleferica: di sicuro nelle immediate vicinanze di **malga Tof**, non conosciamo però la posizione esatta.

Alcune decine di metri a monte della malga, nel prato dove sono stati situati alcuni giochi per bambini, è facilmente visibile un basamento in pietra e cemento. Osservandolo con attenzione si noterà che, benché consunto dal tempo,



1. Le caverne nei pressi dell'arrivo della teleferica, a fianco della strada
2. Tracciato della teleferica in una carta italiana
3. Gli scudi sulla strada dopo Zugna Torta
4. Malga Tof; tra gli alberi le caverne citate nel testo
5. L'aquila presso Malga Tof
6. Tracciato della teleferica in una carta austriaca del 1916
7. In rosso e in verde i due possibili tracciati della teleferica

ancora presenta agli angoli degli incavi di forma curva, il che farebbe pensare che dovesse sostenere i tronchi di supporto alla teleferica. Sappiamo però che proprio lì era situato un cimitero militare, ed è ben più probabile che il rudere in questione sia quanto resta di un monumento. Sempre nel cimitero doveva anche essere situata l'aquila tirolese abbozzata nella pietra che ora si trova nel prato subito prima della malga. Accenniamo anche che proprio sul tornante dove arrivava la teleferica proveniente da Lizzana (T 109), è ben visibile sul lato destro della strada per chi sale, un basamento in pietre e cemento. Anche lì, dunque, poteva essere situata la partenza, e sarebbe stato ben logico porla accanto all'arrivo dell'altra teleferica. Chi si reca a malga Tof, vedrà che alle spalle dell'edificio, verso sud, c'è una striscia di fitta boscaglia che totalmente nasconde una parete rocciosa. Inoltrandosi tra le piante s'incontreranno, seguendo un evidente sentierino, alcune grandi caverne che erano adibite a magazzino, poste poco più a monte della malga.

Penetrando in fondo a una di esse, si tratta di pochi metri, si troverà una grande apertura da cui la vista spazia su tutta la dantesca ruina.

Teleferica T 132

Costa Stenda



modello

Handaufzug
teleferica a mano
Tipo C (?)

forza motrice

a mano

lunghezza

275 m

portata

2 t in 20 ore

Teleferiche collegate

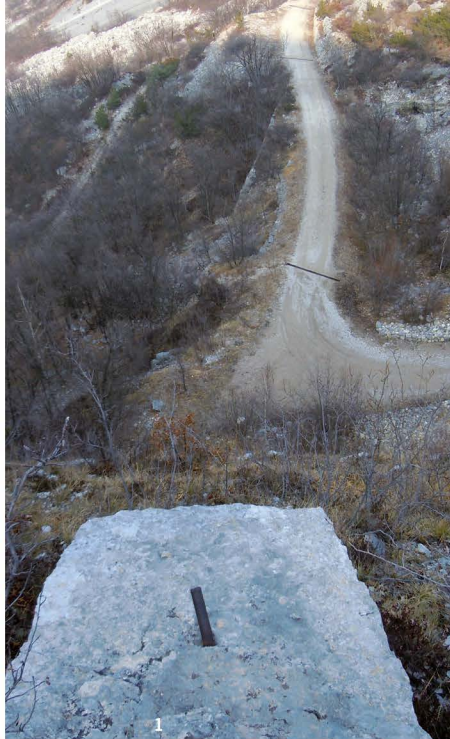
nessuna

A Rovereto si prenda la strada che porta all'Ossario di Castel Dante, proseguendo quindi per Costa Violina. All'altezza dell'ultimo tornante, subito prima della baita degli Alpini, si diparte sulla destra una sterrata, quella, per intendersi, che porta alle orme dei dinosauri. Superate le quali, la strada sale fino a un'evidente sella, a valle della quale si vedrà, inconfondibile, un'aspra dorsale rocciosa compresa esattamente tra la strada di cui abbiamo parlato e una sottostante strada forestale: tale dorsale prende il nome di Costa Stenda. Giunti alla selletta di cui dicevamo, se ne può percorrere con disagiata sentiero tutta la cresta: si troveranno postazioni, tracce di baracche e trincee, ricoveri in roccia e osservatori; all'entrata di una caverna anche uno stemma ungherese inciso nella roccia. Alle spalle di Costa Stenda, verso nord, un'ampia conca dov'erano situate artiglierie austroungariche, ben riparate dalla soprastante dorsale: percorrendo il terreno aspro e roccioso, dovunque si trovano tracce ormai misere della forte presenza militare.

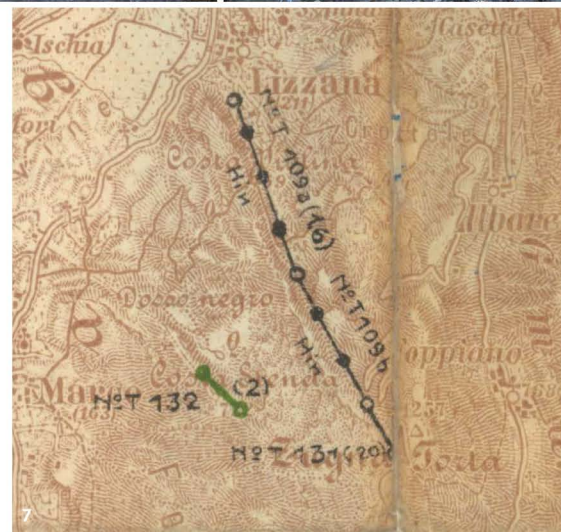
Torniamo alla **selletta**, dove la strada cessa di salire e si apre in un evidente slargo: pochi metri prima di quest'ultimo, immediatamente sottostrada, si noterà un

basamento di pietra che, stando alle carte dell'epoca, potrebbe essere il punto d'arrivo di una breve teleferica a mano, la T 132, che raggiungeva la parte alta di Costa Stenda partendo 275 metri più in basso: se non proprio lì, ad ogni modo, l'impianto a fune aveva termine nelle immediate vicinanze. Misurate le distanze, si arriva a definire come base di partenza una località dove ancor oggi sono ben visibili ampie **caverne** e tracce di costruzioni militari: una larga, breve e ben visibile mulattiera scende ad esse, distaccandosi sulla destra della strada. Possiamo facilmente dedurre che tale località fungesse da sicuro deposito di materiali e che la teleferica fosse adibita, soprattutto nel periodo invernale quando la neve rendeva incerti i sentieri, a un più rapido e facile trasporto di essi sulle posizioni più a monte.

Si è conservata, press'a poco a metà del percorso, una traccia del passaggio della teleferica: esattamente dove la strada sterrata (quella che, come detto, porta alle orme dei dinosauri) segna un primo tornante, una trentina di metri sopra la sede stradale, sull'erta scoscesa, ci sono due macigni nei quali sono ancora infissi spuntoni di ferro, segno degli antichi ancoraggi dell'impianto a fune.



- 1-4. Ancoraggi della teleferica a metà del percorso
2. Caverna nei pressi della stazione di partenza
3. Il basamento di pietre all'arrivo dell'impianto
5. Un fortino lungo il ciglio di Costa Stenda
6. Resti di stemma ungherese all'entrata di una caverna su Costa Stenda
7. Il tracciato della teleferica in una carta austriaca
8. La dorsale di Costa Stenda; sullo sfondo Marco



Raccogliamo in questa sezione del nostro libro alcune teleferiche che abbiamo definito, in modo del tutto irri-
tuale, *dimenticate*, non sapendo con quale altro più con-
sono appellativo chiamarle. Si tratta di alcuni impianti
che non risultano inseriti nell'elenco "ufficiale" delle tele-
feriche dell'11ª armata austroungarica, ovvero risultano
espunti: ad esempio al posto della tel. T 93 (impianto a
funi con partenza da Costa di Folgaria) troviamo uno
spazio bianco, segno che il manufatto un tempo esiste-
va e poi venne eliminato. Altre volte, ed è il caso della li-
nea Menegoi-Carbonare, risultano sulle carte di un anno,
e poi più, segno che l'impianto venne dismesso.

Altre teleferiche pur non risultando dalla carta austria-
ca che tutte le riporta esattamente con la loro sigla, le
troviamo però tracciate in alcune carte geografiche dell'e-
poca di origine austriaca e soprattutto italiana; di esse,
talora, si fa cenno in documenti dell'ufficio informazioni
della 1ª armata italiana.

Riferiamo prima di tutto questi ultimi.

*Probabilmente vi è accumulo materiali dietro il for-
te Cherle cui fa capo una teleferica proveniente da
Girardi... Carbonare è centro di comunicazioni da
Vattaro e Caldonazzo, di collegamento con Folgaria ed
unito con teleferica a **Menegoli**...*

(Schema delle comunicazioni dagli altipiani di Folgaria-Lavarone verso
Arsiero ed Asiago, s.d., ma post maggio 1916)

*La rete teleferica interessa esclusivamente il sot-
tosettore Colsanto-Pasubio. Essa si appoggia su due
linee fondamentali: a) Calliano-Folgaria-Fondo Piccolo-
Alpe Milegna (con ramo sussidiario quasi parallelo da
Besenello a Folgaria. b) Volano-Noriglio-Casa Bianca-
Piazza-Passo Borcola.*

*Alla prima si allaccia il ramo: a¹) **Ondertoller-
Guardia-Serrada**... Alla seconda:... b²) **Val del Sal-
Costoncino-Corona? (in costruzione)**... **esiste inol-
tre una teleferica Volano-Finonchio**... numerosi sono
i brevi tronchi di teleferica a mano sulla linea delle trincee:
alcuni si sono potuti precisare e risultano dalle tavolette
allegate.*

(Descrizione della linea di difesa austriaca: dal lago di Garda alla alpi di
Fassa: Adige-Borcola, Ufficio Informazioni 1ª e 6ª armata, marzo 1917,
pag. 9)

*... esistono inoltre le teleferiche (esclusi brevi tronchi
locali): **Rovereto-Vallarsa-Nord Foppiano***

(Note sulla sistemazione logistica nemica del gruppo Colsanto-Pasubio,
Comando della 1ª armata, Ufficio Informazioni, 1918, pag. 5)

Inoltre in un testo edito nell'anno seguente il termine
del conflitto si fa cenno a un impianto a fune, non segnato
in alcuna carta, che partiva dal cortile di una casa nel
centro di Rovereto per raggiungere la località Moietto e
quindi il Finonchio: *Passiamo al Corso Nuovo [sc. l'attua-
le Corso Bettini]. Nel cortile della casa Masera, la prima
a destra, era la teleferica austriaca per il Moietto ed il
Finonchio. Intorno ad essa caddero molte granate, che
non la colpiscono mai, ma che rovinarono le case vicine.*

(Ottone Brentari, *Le rovine della guerra nel Trentino: inchiesta compiuta
per incarico della Lega Nazionale Italiana di Milano*, Tip. Antonio Cordani,
Milano 1919, pag. 50)

Orbene, dai passi sopra riportati, dall'esame della car-
tografia, da tracce lasciate sul terreno, nonché da alcune
foto aeree della ricognizione italiana abbiamo dedotto l'e-
sistenza degli impianti a fune sotto elencati che non sono
ufficialmente contemplati; va detto che forse, per alcuni
di essi, sarebbe più proprio parlare di "probabile" o "pos-
sibile" esistenza, come via via spiegheremo. Ovviamente
questo elenco non ha alcuna pretesa di esaustività:

Costa di Folgaria - prime pendici Cornetto (tel. T 93)
Cueli - Forte Cherle
Rovereto - Foppiano
Rovereto - Moietto - Finonchio
Ondertol - Guardia - Serrada
Ondertol - Finonchio
Volano - Monte Finonchio
Menegoi - Carbonare

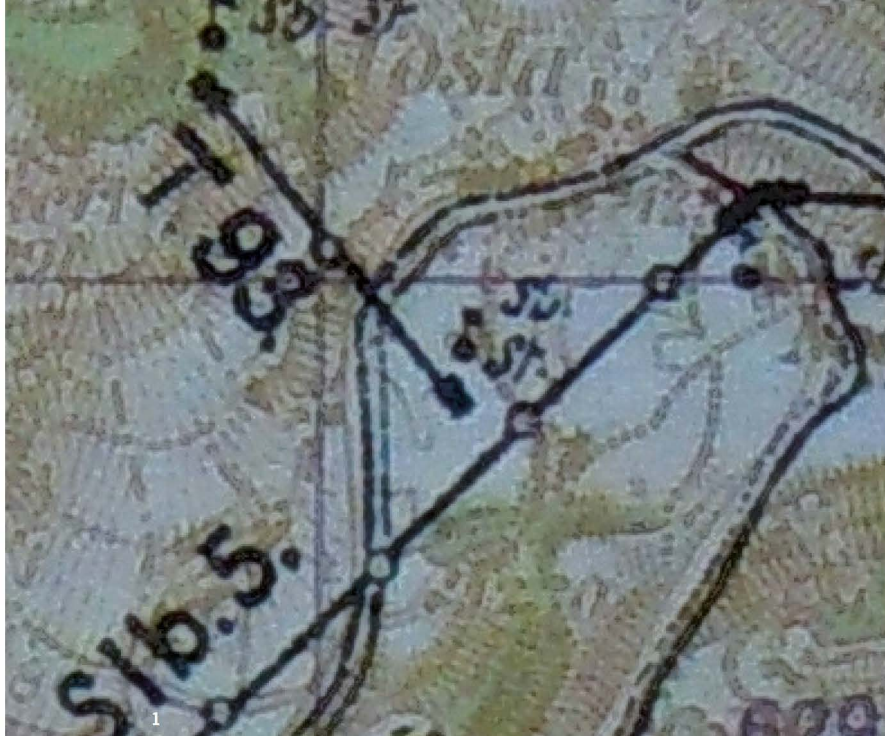
Teleferiche della valle di Terragnolo:

Val della Zale (Fontanelle - Pian del Lares - Malga Valdel-
lovo); b) Località Lonte - Malga Sarta; c) Sega (Ghesteri)
- Vasserval
Pozza Rionda (Testomulde) - Monte Testo (Pozza Rion-
da viene chiamata la conca boscosa prima del rifugio
Lancia)

Costa di Folgaria (T 93)



La cartografia austriaca, ma non quella italiana né l'elenco ufficiale austriaco delle teleferiche, segnala a **Costa di Folgaria** un breve impianto identificato con la sigla **T 93** che aveva origine poco discosto dalla strada, all'inizio del paese: un tempo, lì, c'erano soltanto prati. La teleferica risaliva per breve tratto, 500 metri scarsi, e fino al limite del bosco, le falde del Cornetto: non abbiamo trovato traccia di questo impianto il cui punto d'arrivo doveva ad ogni modo trovarsi con ogni probabilità, da quanto si può dedurre dalla carta qui a fianco riprodotta, sopra un dosso boscoso sovrastante il paese. Chi volesse lì recarsi potrà partire dall'ampio parcheggio in corrispondenza della vecchia seggiovia per il Cornetto, a nord dell'abitato, e imboccare il viottolo, poi tratturo, che attraverso i prati porta in brevissima e amena passeggiata alla località indicata: una freccia indica *el salt de la volp*, punto panoramico posto più in alto. L'impianto dovette sicuramente essere temporaneo e di esso non sapremmo dire, neppure per ipotesi, la finalità.



1. Il tracciato della teleferica campale 5 a Costa su una carta austriaca con la diramazione T 93
2. Il Dosso boscoso probabile punto d'arrivo della teleferica
3. Immagine di Costa nel 1930 circa; la teleferica risaliva i prati dietro il paese (BCF 24)



Cueli - Forte Cherle



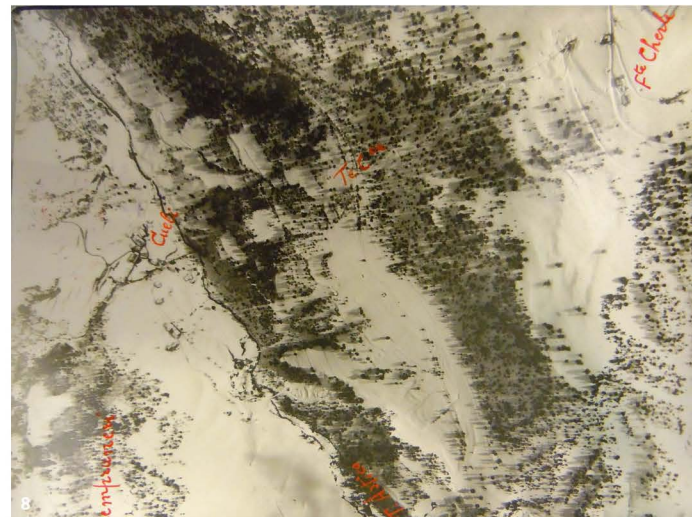
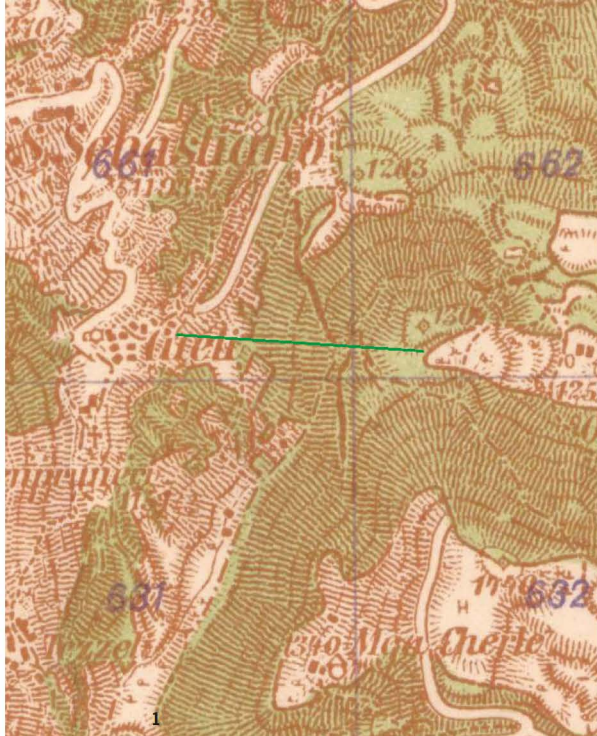
Altro caso di breve teleferica che però, a differenza della precedente, non è segnalata dalla cartografia austriaca e italiana da noi esaminata, ma di cui rimangono gli inequivocabili resti e, cosa interessante, è chiaramente visibile in fotografie aeree dei ricognitori italiani. Reclamoci dunque alla caratteristica frazione di **Cueli**, per chi proviene da Folgaria si tratterà di pochi minuti di macchina dopo il passo Sommo, e precisamente nell'ampio prato sottostante l'abitato, in mezzo al quale, se l'erba alta non lo sommerge, si potrà scorgere un ancoraggio in ferro ben infisso nel terreno. Costituiva quest'ultimo una parte della stazione a valle di un impianto, lungo circa 850 metri, che collegava Cueli con una galleria di accesso a **forte Cherle**, posta 300 metri più in su, galleria il cui imbocco è ormai franato e completamente sommerso dalla vegetazione. Rimangono tuttavia ben visibili lì accanto i resti in cemento dei plinti della stazione d'arrivo. Inoltre, poiché in seguito ai danni arrecati da una tromba d'aria s'è reso necessario procedere al taglio del bosco proprio lungo la linea del tracciato, sono ora perfettamente in vista alcuni plinti della teleferica lungo il suo percorso.

Basterà scendere in linea retta dall'arrivo sotto forte Cherle e se ne troverà più d'uno; qui sotto diamo le coordinate del primo che s'incontra, poche decine di metri a valle della stazione d'arrivo; poco più sotto, ben visibile, se ne scorge un altro.

Ricordiamo infine che secondo la testimonianza dell'Ufficio Informazioni della 1ª armata citata all'inizio di questo capitolo, la teleferica avrebbe avuto inizio a **Girardi**, frazione immediatamente a nord di Carbonare; non è dunque escluso un tracciato di questo genere: Carbonare - Girardi - Cueli - Forte Cherle.

Vivamente consigliamo una visita al forte, raggiungibile da passo Sommo in circa un quarto d'ora e di recente ripulito da macerie e detriti; la galleria citata, e dunque l'arrivo a monte della teleferica, si potrà trovare scendendo tra il bosco a ovest della fortezza e seguendo le indicazioni del GPS. Nei pressi del forte, ben visibile dalla strada, il cimitero della fortezza (cfr. tel. S.O.F. a-b-c).

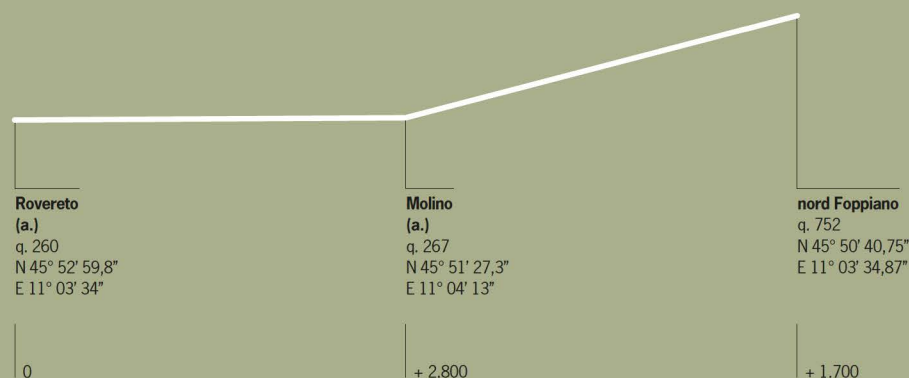
Poco più innanzi, proseguendo lungo la strada verso i Fiorentini, all'altezza della malga I Posta, una stradina bianca si distacca sulla destra: lì, nel prato, i resti di un altro piccolo cimitero militare austro-ungarico.



1. La linea verde indica il tracciato della teleferica Cueli-Forte Cherle
2. Cueli, un ancoraggio della teleferica che saliva a forte Cherle
3. Plinti della teleferica sopra Cueli
4. Un plinto della teleferica Cueli-Forte Cherle e Cueli sullo sfondo
5. Forte Cherle visto da San Sebastiano con l'area disboscata
6. Il forte Cherle
- 7-8. Foto aeree scattate da ricognitori italiani con evidenziata la teleferica Cueli-Forte Cherle (MC-FC)

Un'altra breve escursione, partendo da Cueli, permette di vedere alcuni plinti della teleferica poco sopra il paese: ci si rechi dunque alle ultime case della frazione, dopo le quali è ben visibile, sulla destra, un viottolo che mena a un vicino ponte sul torrente Astico; superato quest'ultimo, la stradella comincia a salire, abbastanza erta. A un vicino bivio si prenda a destra, e dopo circa quindici minuti si giunge a una baita, con attorno un praticello, sul quale fanno bella vista di loro alcuni plinti della teleferica. Proseguendo per il viottolo ci si ricongiunge alla bella strada boschiva che congiunge la frazione di Tezzeli ai ruderi di malga Clama, e proseguendo più oltre, a forte Cherle.

Rovereto - Foppiano

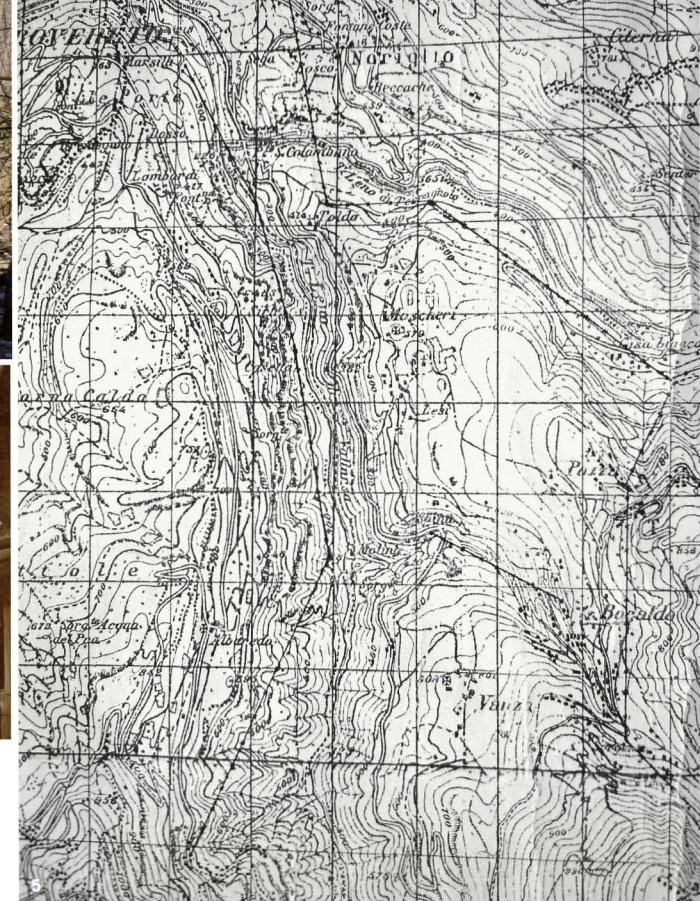


Troviamo il tracciato di questa teleferica segnato in una carta italiana del settembre 1918 e dato per certo in un bollettino informativo della 1ª armata: *esistono inoltre le teleferiche... Rovereto – Vallarsa - Nord Foppiano*¹. La stazione di partenza si trovava, se i dati della carta sono esatti, nell'ultima parte della Vallarsa, alle porte di **Rovereto**, più esattamente in una zona attigua al corso del torrente Leno, località Sega. Rechiamoci dunque in piazza del Podestà e imbocchiamo la statale della Vallarsa; ben presto troviamo, sulla destra, la deviazione che porta alla ex cartiera ATI; si prenda di lì e, superatala, a un prossimo bivio, si vada ancora a destra per una via che s'inerpica con stretti tornanti su per una collinetta: ecco, la partenza dell'impianto sorgeva secondo la carta accanto a quest'ultima strada, a una quota tra 250 e 270 m, in prossimità dell'inizio del sentiero per la soprastante località Dosso. Percorrendo dunque tale via si arriva a uno slargo, pochi metri prima dell'inizio di una

proprietà privata. Sulla sinistra è ben visibile che il fianco della collinetta è inciso da un largo trincerone, in cima al quale, pur semisommerso dalla vegetazione, si nota un basamento in pietra; sotto, lo strapiombo. La quota è di 260 metri, la posizione corrisponde con quella indicata dalla carta militare, sicché tutto ci porta a identificare quel luogo come la partenza della nostra teleferica, anche se mancano elementi di assoluta certezza. Può inoltre essere significativo ricordare che procedendo al bivio dritti, anziché voltare sulla destra, si entra in un ampio slargo dove, nelle roccia, furono scavate caverne e ricoveri: particolare questo che sovente si ripete in prossimità di teleferiche, per l'ovvia necessità di tenere al riparo rifornimenti e munizioni.

Seguiamo ancora il tracciato sulla carta: la linea si snodava per circa 2.800 metri seguendo l'andamento della valle fino a una località denominata **Molino** lungo il **Leno**, immediatamente a sud del lago artificiale di San Colombano e ai piedi della frazione di Spino. Proprio a questa località fa cenno un precedente bollettino informativo italiano del 21 aprile 1918, nel quale leggiamo che *in Vallarsa lungo il fondo valle, a nord di Molino, sono*

¹ Comando della 1ª armata, Ufficio Informazioni, *La regione fra i due Leni (Gruppo Col Santo-Pasubio): cenno oridrografico-sistemazione logistica e sistemazione difensiva nemiche*, Settembre 1918, pag. 9.



1. Ricoveri in roccia nei pressi della stazione di partenza, a Rovereto, località Segà
2. Località Molino, lungo il torrente Leno: in questi pressi la teleferica abbandonava il fondovalle per risalire i fianchi dello Zugna fino a Foppiano
3. Deposito dell'acqua sopra la stazione d'arrivo della teleferica con iscrizione: *Bauleitung Foppiano 17/8 1917* (direzione lavori Foppiano 17/8/1917)
4. Il comando di battaglione immediatamente a nord di Foppiano; si noti la parete rocciosa in cui erano scavate le gallerie, la vasca dell'acqua sopra le baracche, gli elmetti italiani appesi al tetto della baracca in primo piano e usati come porta piante. Non è invece visibile la stazione della teleferica (MGR 119/39)
5. La teleferica Rovereto-Foppiano in una carta italiana del 1918

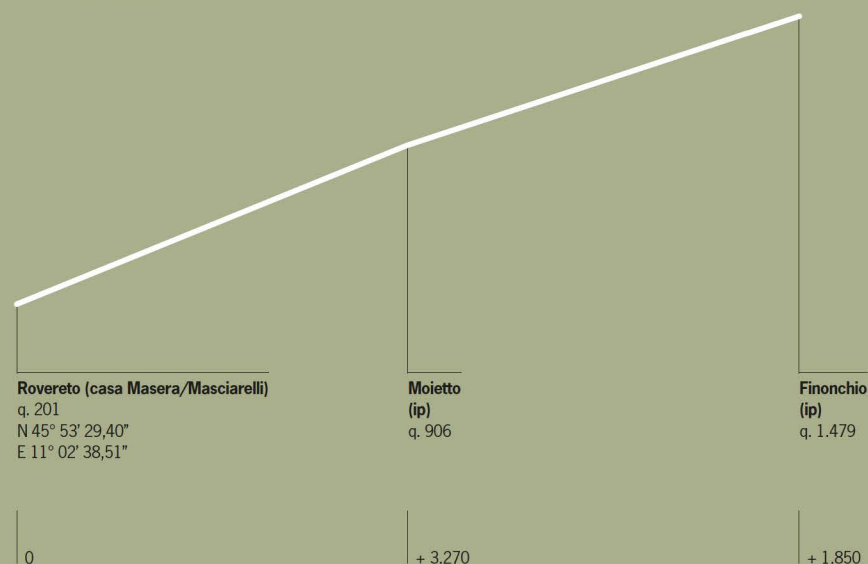
*apparso segni finora ancora incompleti della costruzione d'una nuova teleferica.*² Il luogo è, nella bella stagione, estremamente ameno ed è frequentato da pescatori e naturalisti; si può raggiungerlo percorrendo un viottolo che costeggia tutto il lago o scendendo più rapidamente da Spino fino agli impianti dell'acquedotto di Rovereto. Una passerella permette di raggiungere la riva sinistra del torrente, costeggiando la quale verso sud, dopo un centinaio di metri si raggiunge la località raffigurata nelle fotografie allegate; qui, in un punto non esattamente precisabile sulla sinistra del torrente, la teleferica piegava verso destra, risaliva il fianco della vallata e dopo 1.700 metri raggiungeva a nord di **Foppiano** la strada della sinistra Vallarsa, in un luogo chiaramente identificabile, in quanto l'andamento dell'odierna strada corrisponde a quello di allora. Circa 200 metri prima del paese troveremo dunque una curva a destra e lì, scavate nella roccia, gli imbocchi di alcune gallerie in parte cancellati dai lavori di ampliamento della sede stradale e coperti dalle reti di

protezione; la presenza dei ricoveri in roccia è un'ulteriore conferma del fatto che proprio lì si trovava l'arrivo della teleferica. Lì inoltre si trovavano le baracche del comando di battaglione.

Esattamente sopra le gallerie, ma sarà necessario inerparsi una ventina di metri su per la ripida costa, ci sono i resti di un impianto idrico austriaco, con incisa un'iscrizione. Segnaliamo infine che da Foppiano parte una mulattiera che in mezz'ora di cammino ci porta alla prima linea austriaca che dallo Zugna scendeva ripidissima fino al Leno, linea assai interessante da visitare, ricca com'è di postazioni di mitragliatrice, gallerie e altri bellici manufatti. La vicinanza della linea fortificata spiega la necessità di una teleferica per il rifornimento di quella parte di fronte.

2 Ufficio Informazioni 1ª armata, Bollettino periodico d'informazioni n. 8 del 21 aprile 1918, pag. 3 [ISAG 551.3.148]

Rovereto - Moietto - Finonchio



Di tutte le evanescenti teleferiche di cui parliamo in questa sezione, questa è senz'altro la più dubbia, la più incerta e sfuggente: quasi nessuno ne ha mai sentito parlare, soltanto gli attuali proprietari della casa nel cui cortile si sarebbe trovata la partenza, rammentano che i genitori talora menzionavano tale impianto. Nessuna delle molte carte militari da noi consultate riporta però tale installazione. Rimane tuttavia la testimonianza citata all'inizio di questo capitolo, che sembra essere del tutto fededegna: Ottone Brentari pubblicò infatti il suo libro nel 1919, se ne deduce quindi che visitò i luoghi appena terminato il conflitto; l'identificazione del luogo è precisa; il corso Nuovo è l'attuale corso Bettini; la prima casa a destra, **casa Masera**, è l'attuale casa Masciarelli; il cortile esiste tuttora; l'autore descrive la situazione come può farlo solo un testimone oculare, che ha visto intatta quella dimora ma colpite quelle adiacenti.

La misteriosa teleferica avrebbe avuto una prima stazione al **Moietto**, che è una ridente frazione a mezza costa, sul monte Finonchio: vi si arriva agevolmente prendendo la strada della valle di Terragnolo e deviando a sinistra poco dopo Noriglio. Anche lì abbiamo indagato

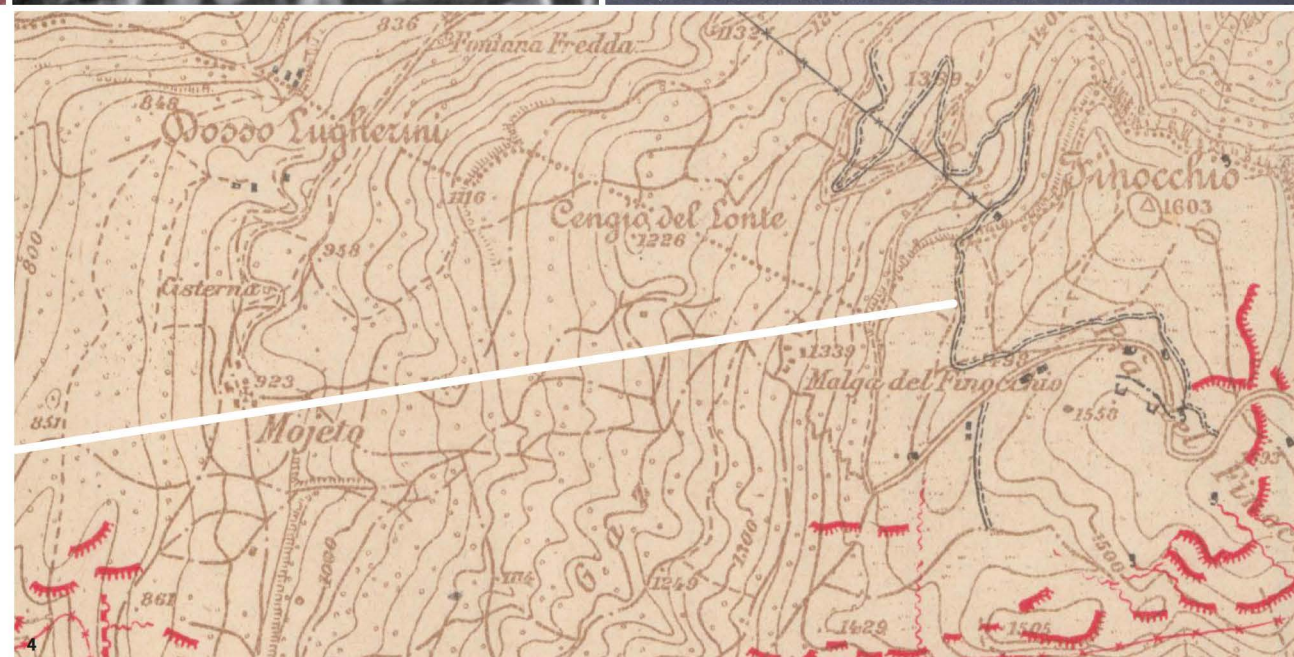
presso la gente che abitualmente e da lungo vi risiede, ma nessuno ricorda di aver sentito menzionare tale impianto, tutti invece conoscono l'altro del monte Finonchio, quello che saliva da Volano.

Men che meno si può quindi capire in quale punto del Finonchio avrebbe avuto termine la teleferica, tuttavia è possibile fare un'interessante osservazione: prolungando in linea retta il percorso Rovereto-Moietto, si arriva con un tratto di 1800 metri circa in località non lontane dal termine della teleferica Volano-Finonchio.

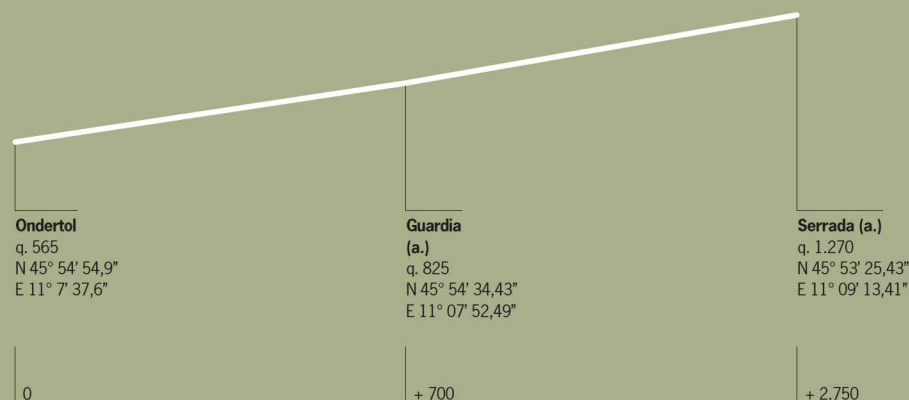
Ad ogni buon conto, data l'estrema aleatorietà di tutto quanto finora abbiamo detto, rinunciamo a dare delle sia pure ipotetiche coordinate geografiche tanto della presunta stazione di Moietto quanto di quella terminale sul Finonchio.



1. La casa da cui sarebbe partita la teleferica per il Moietto e il Finocchio è la prima a sinistra, in alto: visibile il cortile interno. A destra, piazza Rosmini
2. La stessa zona in una foto aerea del tempo di guerra (MGR 131/103)
3. All'inizio di corso Bettini, la facciata della casa ex Masera, ora Masciarelli, da cui sarebbe partita la teleferica per il Moietto
4. L'ipotetico percorso (linea bianca) della teleferica dal Moietto al Finocchio; la linea nera indica invece la teleferica Volano-Finocchio, in rosso le posizioni austriache



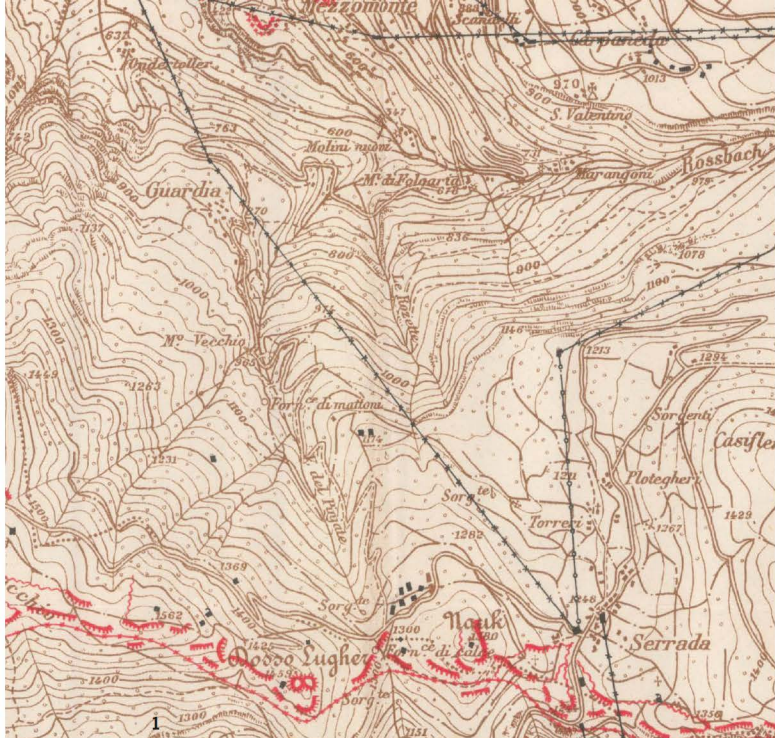
Ondertol - Guardia - Serrada



Abbiamo già visto all'inizio di questo capitolo che nel marzo 1917 l'Ufficio Informazioni della 1ª e 6ª armata italiana ricordava le due teleferiche che alimentavano il sottosettore Colsanto-Pasubio, la Calliano-malga Milegna e la Volano-passo Borcola, alle quali altre si collegavano, tra cui l'Ondertoller-Guardia-Serrada. L'esistenza di quest'ultima non è data per sospetta o ipotetica, essa viene citata come realmente in funzione. Nel giugno 1917 il medesimo ufficio stilava una carta geografica nella quale effettivamente appare il percorso di tale impianto, e l'Ufficio Informazioni della 1ª armata e III corpo in altra carta del febbraio 1918 ribadiva l'esistenza di tale teleferica. Qui accanto possiamo chiaramente vederne l'andamento: la partenza è segnata presso la stazione di **Ondertol**, situata un centinaio di metri sotto la minuscola frazione e facilmente raggiungibile: lungo la strada Calliano-Folgaria, a Mezzomonte di sotto si prenda per Ondertol; ricordiamo che lungo la via si potranno vedere i resti della stazione che lì era locata (cfr. quanto scritto a proposito della tel. 1a Calliano-Folgaria). Successivamente si trovava una stazione intermedia, a distanza di circa 700 metri dalla partenza e in corrispondenza del

tornante segnato dalla strada provinciale subito a valle di **Guardia**. Quindi con un ultimo tratto di 2.750 metri la teleferica arrivava a destinazione, in corrispondenza dell'inizio della sterrata che da **Serrada** mena sul monte Finonchio.

A valle di Guardia ed esattamente in corrispondenza del tornante indicato dalle carte geografiche la strada è stata oggetto di recenti lavori di sistemazione e allargamento, di conseguenza non è rintracciabile alcun resto della stazione intermedia; ma non sapremmo dire se neppure prima ci fosse ancora qualcosa di visibile. A Serrada l'espansione edilizia tutto ha cancellato, e dove fino agli anni '60 c'erano prati, ora troviamo case e ville. In conclusione di tale teleferica possiamo oggi visitare soltanto la stazione di partenza a Ondertol.

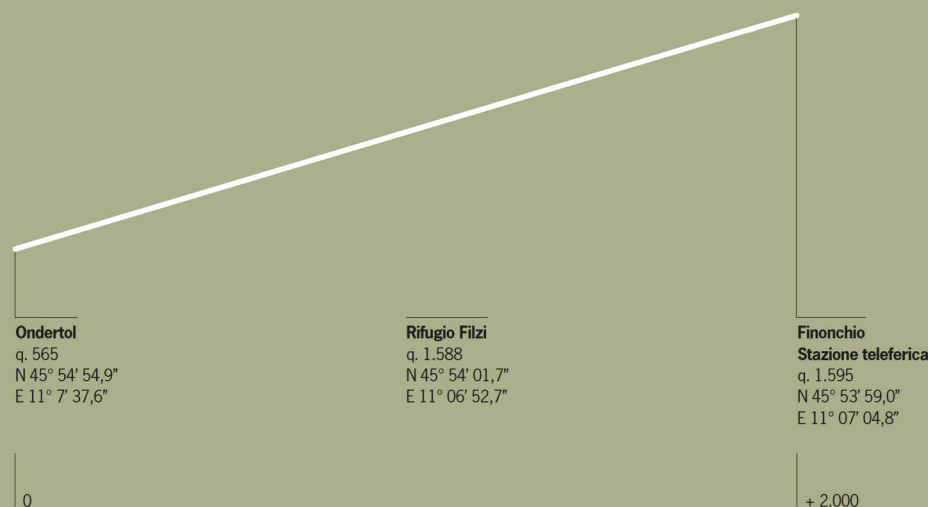


1. L'andamento della teleferica Ondertol-Serrada in una carta italiana del giugno 1917

2.3. Foto aerea italiana del 22.5.1918 raffigurante Serrada; nel particolare: al bivio per il Finonchio, al centro in basso si notano baracche compatibili per posizione e forma con l'arrivo di una teleferica (MGR 27/67)



Ondertol - Finonchio



Tra le teleferiche per qualche verso problematiche di cui si discute in questo capitolo rientra questo impianto che non è testimoniato da alcuna carta in nostro possesso, né austriaca né italiana: pure la gente del posto la conosce, pure a metà strada tra Ondertol e i prati del Finonchio esistono dei plinti (località **Le Cavriae**), pure Fernando Larcher, storico dell'altopiano di Folgaria, in un suo libro la dà per certa, basandosi, oltre che su personali riscontri, anche sui ricordi e le conoscenze della gente del posto¹. Proprio da lui abbiamo appreso interessanti informazioni: il toponimo *Cavriae* significa "capriate", con probabile allusione ai tralicci di sostegno dell'impianto che lì si trovavano: in circa 50 metri erano state allestite tre aree poste a breve distanza l'una dall'altra, ciascuna con quattro plinti. Taluni di essi però mancano, rimangono invece infossamenti nel terreno, in quanto, secondo il racconto dei vecchi del paese di Guardia, nel dopoguerra proprio loro erano andati lassù a demolirli per recu-

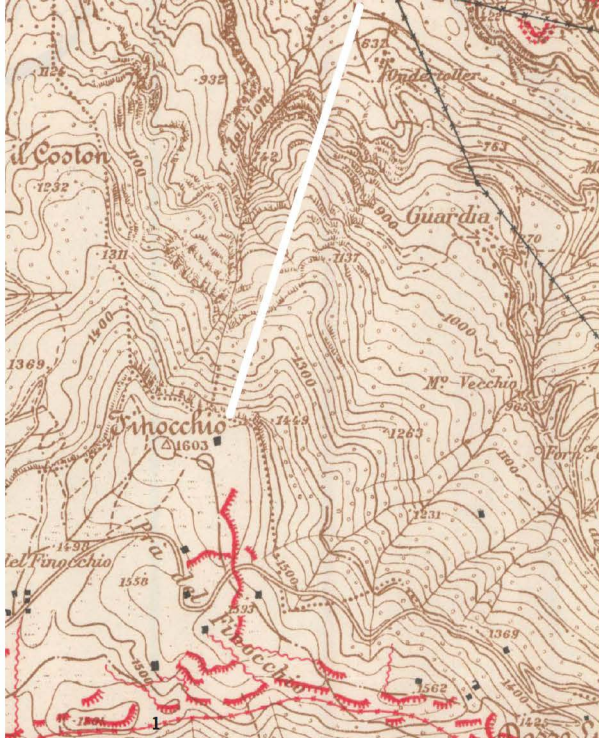
perare i vitoni di metallo. Infine, ed è la prova decisiva dell'esistenza di questo impianto a fune, all'Archivio di Stato di Trento sono conservati i disegni delle due stazioni, quella a monte del Finonchio e quella a valle di Ondertol².

A **Ondertol** esisteva una stazione intermedia della teleferica pesante Calliano-Folgaria (cfr. tel. 1a); forse, come abbiamo visto in questa sezione, dalla medesima località si diramava un altro impianto leggero verso Guardia e Serrada, oltre che verso la vetta del Finonchio, importante posizione di prima linea fino all'offensiva austriaca del maggio 1916. Ricordiamo che sul Finonchio arrivava una teleferica anche da Volano, ed è rimasta una testimonianza che anche dal centro di Rovereto salisse un impianto, passando per Moietto.

Osserviamo una carta geografica, oppure, meglio ancora, portiamoci in piacevolissima passeggiata sino al **rifugio Filzi** in cima al monte, tra quella selva di an-

¹ Fernando Larcher, *Mezzomonte e la valle del Rio Cavallo-Rosspach*, Pro Loco Mezzomonte 2010, pag. 126

² Archivio di Stato, Trento, fondo K. u. K. Geniedirektion Trient e Garnisongericht e Divisiongericht in Trient, scatola 88



1. Segnato in bianco il tracciato della teleferica Ondertol-Finonchio; la carta italiana riporta la linea Ondertol-Guardia-Serrada
2. A destra, in corrispondenza degli alberi in primo piano, la stazione d'arrivo della teleferica

tenne e ripetitori che, pur necessari, hanno deturpato la bella località. È possibile giungervi in automobile da Serrada, la strada sterrata ha un fondo discreto, oppure percorrere la medesima via a piedi in un'ora e mezzo circa. Dal rifugio scende in direzione nord un brevissimo sentierino che porta a una croce, posto altamente panoramico: di lì è possibile rendersi conto come da Ondertol, mille metri più a valle, salga, percorso da un sentiero, verso la cima del monte uno scosceso e assai erto vallone, il quale in prossimità dell'orlo della montagna si divide in due forre tra loro divise da una gigantesca protuberanza rocciosa: proprio come una gigantesca Y. La teleferica saliva dunque forzatamente per l'uno o l'altro dei due rami. L'esplorazione del luogo mostra come l'orlo del monte in corrispondenza del braccio occidentale non presenti alcuna traccia, che del resto, anche se ci fosse stata, sarebbe stata cancellata dall'installazione delle gigantesche antenne; osservando tuttavia la carta geografica, ci si rende conto che più logica e facile sarebbe stata un'ascesa della teleferica attraverso il varco orientale, che termina poco prima della zona dei ripetitori, 150 metri circa.

Ebbene, chi percorra la strada bianca che mena al rifugio, noterà facilmente alla distanza sopra indicata dalle antenne che immediatamente a destra della strada nell'orlo del monte è stata scavata un'ampia risega, ora totalmente invasa dalla vegetazione, che dà direttamente sullo scosceso fianco della montagna: noi riteniamo che lì fosse sistemata la stazione d'arrivo dell'impianto a fune che saliva da Ondertol, tanto più che tra i sassi e i cespugli giace a terra un blocco in cemento che presenta un incavo perfettamente quadrato, sembrerebbe allo scopo di fungere da sede di un palo a sezione quadrata in esso piantato. Questo impianto, che certamente esisteva, non è però segnalato sulle carte, almeno quelle in nostro possesso, né è citato nell'elenco delle teleferiche, che risale al 1917: infatti dopo l'offensiva austriaca del 1916 e il conseguente spostamento del fronte la sua utilità venne a cadere, e quindi l'impianto fu smontato e trasferito altrove. Ricordiamo infine che la teleferica Ondertol-Finonchio era adibita al rifornimento di munizioni della batteria Schmeideck dislocata sul monte e delle truppe ungheresi nel settore di confine n. 4, comandate dal



3. Cima del Finonchio, con il rifugio e le antenne dei ripetitori: visibili i due valloni separati dalla protuberanza rocciosa. L'arrivo della teleferica era in cima a quello di destra
4. Il particolare accennato del testo: probabile basamento di palo di sostegno
- 5-6-7. Nelle tre fotografie sono rappresentati i plinti in località Cavriae, a monte di Ondertol, sulle pendici del monte Finonchio (foto Fernando Larcher)

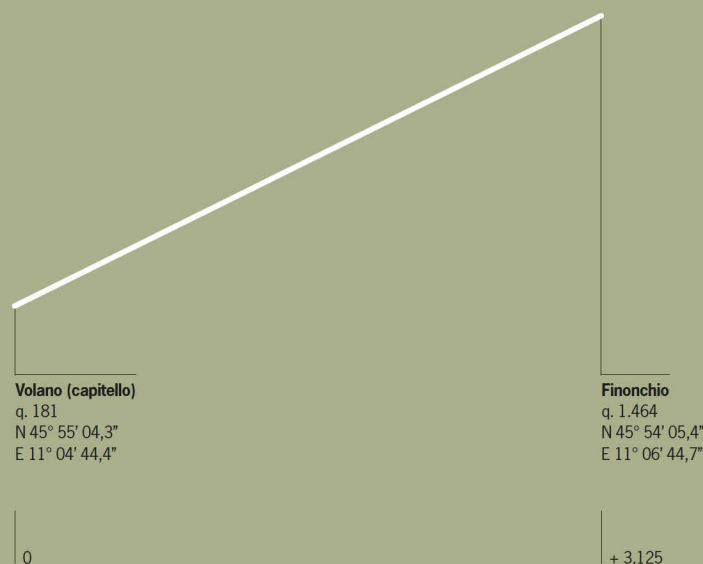
colonnello Lehar, il notissimo compositore di operette³.

Prima della località indicata la strada presenta un bivio: a destra si va per il rifugio, a sinistra si scende verso Volano, ed è quest'ultima la direzione per raggiungere il luogo dove presumibilmente giungeva la teleferica di Volano, come riferiamo in altra parte di questo capitolo. Non si trascuri poi di percorrere in lungo e in largo le ampie e splendide praterie che caratterizzano la parte sommitale del Finonchio: un po' dovunque tracce di postazioni d'artiglieria, di accantonamenti, di trincee, ma è soprattutto la bellezza naturale del luogo a raccomandare questa escursione.

³ Queste notizie ci sono state gentilmente fornite dallo storico Volker Jeschkeit, di nazionalità tedesca ma residente in Trentino: lo ringraziamo per la collaborazione.

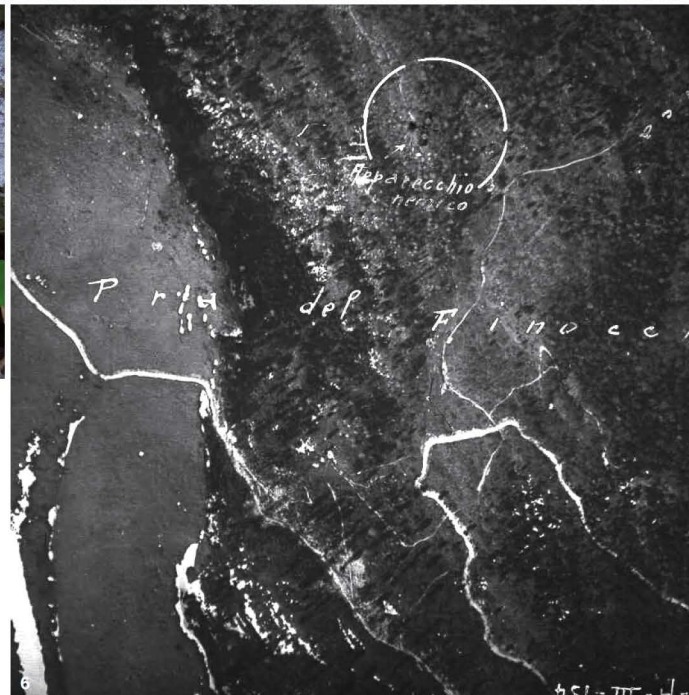


Volano - Finonchio



Rechiamoci a **Volano** provenendo da sud, da Rovereto; alla periferia nord del paese, dopo la zona industriale, una deviazione verso destra porta sul monte Finonchio: all'inizio della via un capitello. Secondo la cartografia italiana è proprio in quella zona che era situata la stazione di partenza della teleferica che univa Volano con il monte Finonchio. Va da sé che trovandoci in una zona in parte occupata da fabbriche e capannoni, in parte coltivata, le eventuali tracce dell'impianto a fune sono totalmente scomparse. Non ci resta, quindi, che affrontare la lunga salita, 12 chilometri: la strada è stretta, ma asfaltata e generalmente ben tenuta fino a un punto in cui l'asfalto cessa, la via torna ad essere la vecchia carrareccia sterrata, e da lì in poi sarà bene proseguire a piedi, anche per osservare il divieto di transito. Paragonando la carta dell'epoca con una moderna, si nota come non sia mutato l'andamento della strada. Lasciata dunque l'automobile al termine dell'asfalto, si proceda a piedi, la salita è lieve e sempre ombreggiata dagli alberi del bosco: dopo un tratto più o meno rettilineo la strada segna un'ampia conversione verso sinistra, ancora un tratto rettilineo e quindi uno stretto tornante destrorso.

Procedendo ancora per una decina di minuti si arriva, press'a poco, alla località indicata dalla carta come l'arrivo della teleferica: a prima vista non c'è assolutamente nulla che faccia pensare al luogo d'arrivo di un sia pur leggero impianto a fune. La carta ci avverte tuttavia che l'arrivo era subito a monte della strada, e facendo attenzione, a un certo punto si nota che pochi metri più in su c'è un **ripiano nel bosco**, una sorta di sbancamento: qui accanto la fotografia del luogo, altrimenti difficilmente individuabile, di cui diamo le coordinate geografiche. Il ripiano, in sé, è un modesto indizio, pur trovandosi dove la carta indica che c'era l'arrivo della teleferica; esplorando il luogo abbiamo però trovato numerosi blocchi di calcestruzzo, di modeste dimensioni, a prima vista paiono sassi, segno inequivocabile che lì qualche manufatto doveva pur esserci; inoltre pietre, la slargo ne è pieno, e qualche elemento cementizio; abbiamo anche trovato un mattone pieno, spezzato, con impressa parte di una sigla (... O-R-1) di cui non sappiamo offrire spiegazione, né possiamo con certezza sostenere la sua vetustà. Insomma tutti questi elementi, assommati, ci fanno pensare di avere individuato l'arrivo della teleferica di Volano. Un ultimo



1. Carta militare italiana indicante la teleferica Volano-Finonchio
2. Il capitello da cui prende inizio la strada per il Finonchio e nei cui pressi si trovava la stazione di partenza della teleferica
3. Il luogo probabile di arrivo dell'impianto, pochi metri sopra la strada
- 4-5. Alcuni manufatti trovati nella posizione dove, probabilmente, terminava la teleferica
6. Nella foto aerea si nota, in alto a destra, indicato il tracciato della teleferica; prolungando verso il basso la parte visibile, si arriva alla zona da noi indicata; si osservi anche, nel cerchio, un apparecchio austriaco che volava a una quota inferiore al ricognitore italiano. Il percorso della strada è oggi lo stesso (MGR 29/90)

elemento a favore è una fotografia aerea scattata da un ricognitore italiano: si nota nella parte alta della foto il tracciato della teleferica, una tenue linea, appena percettibile: prolungando tale linea si arriva nel luogo di cui stiamo parlando. La teleferica del Finonchio probabilmente perse importanza dopo l'offensiva austriaca del maggio 1916, quando il fronte si spostò molto innanzi; tuttavia un Bollettino dell'Ufficio Informazioni della 1^a armata¹ ci informa che nel marzo 1918 *la nota teleferica di M. Finonchio che per lungo tempo rimase inattiva riprese a funzionare, forse per trasportare materiali atti al ripristino delle vecchie postazioni, o munizioni per la batteria antiaerea o per nuovi pezzi che potrebbero venire installati.*

Avvertiamo in conclusione che né a valle né a monte si può scorgere qualcosa di interessante, una sia pur modesta vestigia; chi ad ogni modo fosse giunto fino al luogo indicato, potrà largamente compiacersi continuando ancora per breve tratto la via, fino a giungere sui meravigliosi prati del Finonchio: la stagione più indicata è quella

della fioritura, fine maggio, giugno. Più si sale più la vista si apre: lo Stivo, lo Zugna, il Pasubio...

Verso nord l'orribile selva delle antenne dei ripetitori indica la vetta del monte e il rifugio Filzi: chi volesse lasciare la strada e proseguire attraverso i prati, potrà prenderli come facile punto di riferimento. Ricordiamo infine che lassù arrivava anche una teleferica che partiva da Ondertol, di cui diamo spiegazioni in questa stessa parte del libro.

1 Ufficio Informazioni 1^a armata - Bollettino periodico d'informazioni n. 4, 19 marzo 1918, pag. 2

Menegoi - Carbonare

Menegoi (a) q. 1.054	Plinto (Carbonare) q. 1.041 N 45° 56' 31,0" E 11° 13' 17,2"	Plinto (Carbonare) q. 1.037 N 45° 56' 34,5" E 11° 13' 15,0"	Carbonare Strada q. 1.075 N 45° 56' 03,20" E 11° 13' 32,00"
0			+ 2.250

Una carta austriaca del 1915, siamo dunque all'inizio del conflitto con l'Italia, non riporta la teleferica pesante 10 che, partita da Mattarello, approdava a Carbonare, né la 5 che collegava quest'ultima località con Folgaria: impianti evidentemente non ancora costruiti. Riporta invece una teleferica di circa 2.200 metri che da Menegoi, località nei pressi del valico della Fricca, arrivava a Carbonare: di quest'ultimo impianto non c'è invece traccia nelle carte degli anni seguenti e neppure nell'elenco austriaco delle teleferiche, poiché evidentemente si rese inutile in seguito all'entrata in funzione di più significativi impianti a fune e per le mutate esigenze strategiche seguite all'offensiva austriaca del maggio 1916.

L'impianto, come abbiamo visto all'inizio di questo capitolo, è ricordato in un documento del comando della 1ª armata italiana, che, benché senza data, si rivela per particolari vari essere posteriore all'offensiva austriaca del 1916.

A Menegoi non rimangono tracce della stazione, nei pressi di Carbonare sono invece visibili due bei plinti, di cui diamo le coordinate geografiche, per vedere i quali

si deve imboccare la stradina che porta al grande prato sotto il paese, dove è anche sito l'edificio del moderno depuratore: è la stessa via che si segue per visitare la grande stazione d'arrivo della teleferica 10 che proveniva da Mattarello. Si segua dunque tale viottolo, che prima costeggia con ampio semicerchio la depressione prativa e quindi si volge verso nord giungendo a una sorta di piccolo passo: a destra una modesta collinetta, sulle pendici orientali della quale si trova il primo dei due plinti lì rimasti. Per vedere l'altro, si prosegue per un centinaio di metri lungo l'esile traccia di un sentierino, e lo si troverà ai limiti di uno strapiombo, poco più in basso del ciglio dell'altopiano.

Osserviamo ora la carta: l'arrivo della teleferica è segnato proprio di fronte alla chiesa, cosa in realtà poco probabile, pensiamo a una leggera inesattezza (qualche millimetro) del compilatore. Noi supponiamo invece che l'arrivo fosse spostato di pochi metri, esattamente al bivio con la strada che porta al valico della Fricca. Avanziamo così un'ipotesi: quando entrò in funzione la tel. 10 da Mattarello, che faceva capo alla stazione situata nei prati sottostanti il paese, si rese necessario costruire

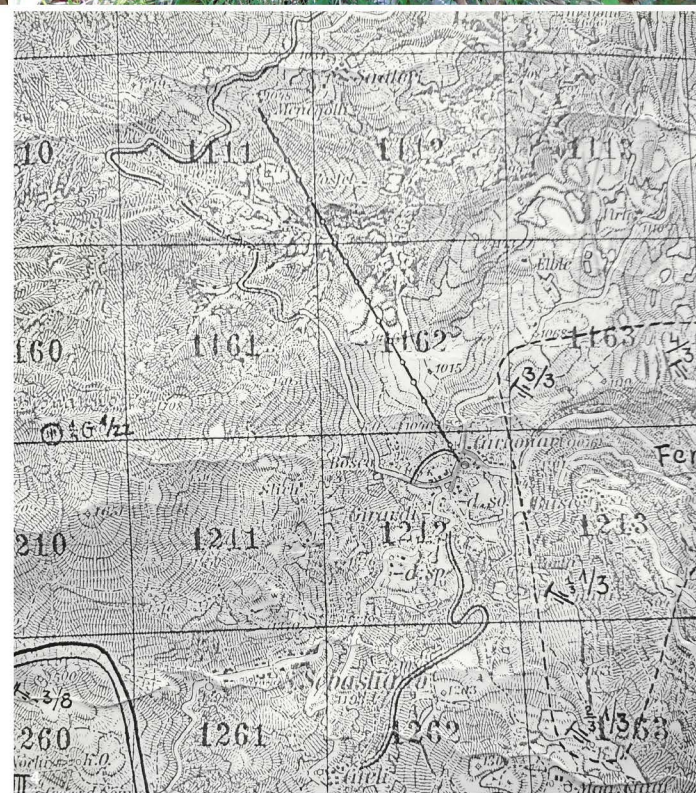


1. Particolare del plinto situato ai bordi del burrone (q. 1.037)

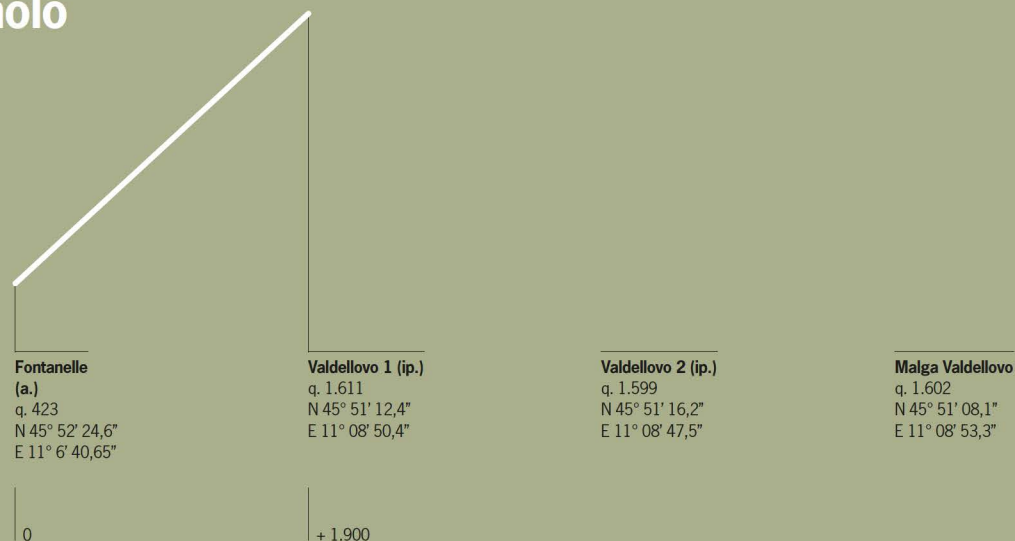
2-3. I due plinti della teleferica Menegoi-Carbonare nei pressi di Carbonare

4. Carta austriaca del 1915

un breve impianto per portare i rifornimenti dalla stazione alla strada: la tel. 5, Carbonare Station-Strasse (Stazione di Carbonare-Strada), la cui stazione era al bivio per la Fricca. Noi pensiamo quindi che per attivare tale impianto si fece ricorso all'ultimo tratto della preesistente teleferica di Menegoi, mentre il resto della linea venne dismesso, tanto che non compare più nelle carte.



Le teleferiche della valle di Terragnolo Val della Zale



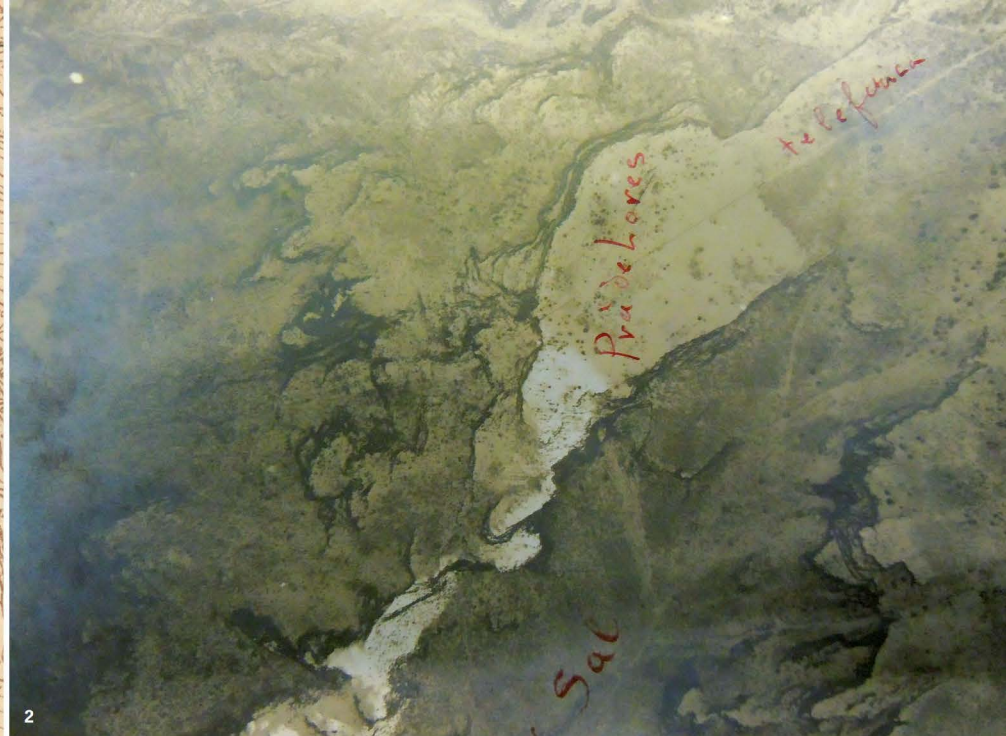
La valle di Terragnolo era percorsa dalle importanti teleferiche Volano-Piazza (n. 2), Piazza-Borcola (n. 12), Piazza-Geroli (P/1), che alimentavano settori importanti del fronte. Descrivendo la tel. 12 abbiamo ricordato delle testimonianze secondo le quali c'erano due impianti di ridotte dimensioni: l'uno collegava Baisi con la frazione Sega, l'altro univa Incapo, l'ultimo paese della valle dove si trovava una grande stazione intermedia, con il Fondo dei Tondi, località nei pressi di Sega, dove, poco sopra il torrente Leno, erano state scavate gallerie probabilmente adibite a magazzino.

La cartografia italiana da noi presa in esame, ma non la carta generale austriaca delle teleferiche, riporta altri impianti, a cui qui dedichiamo alcuni cenni, avvertendo però dell'incertezza e della indeterminatezza che avvolgono tali installazioni. Capita infatti che una carta che ne riporta una, non riporti le altre, sicché rimane sempre il dubbio sulla reale esistenza di queste teleferiche. Per una di esse però (Val della Zale), oltre al tracciato sulla carta abbiamo trovato una foto aerea che ne riporta un tratto, oltre alla relazione dell'Ufficio Informazioni della 1ª armata precedentemente citata; quindi, se non altro

in questo caso siamo certi che tale linea dovette essere in funzione, almeno per un certo periodo.

Di nessuna di esse abbiamo ad ogni modo trovato tracce tangibili (plinti, basamenti, epigrafi...) né la gente del posto ne ha conservato memoria.

Tali impianti sono dunque i seguenti: a) Val della Zale; b) Malga Sarta; c) Val dei Ponti.



1. Il tracciato della teleferica Val della Zale in una carta militare italiana
2. Nella foto aerea è evidenziata la val della Zale, il Pian (pra) del Larice, la linea della teleferica (MC-FC)

Val della Zale

Nel marzo 1917, come abbiamo letto nella relazione dell'Ufficio Informazioni della 1ª armata riportata all'inizio di questo capitolo, tale teleferica era data in costruzione: il suo percorso era val della Zale, Costoncino e, ipotetico arrivo, malga Corona. La val della Zale, è una delle scoscese e impervie gole che dalle pendici settentrionali del Pasubio scendono ripidissime fino al Leno; si trova sulla sinistra orografica di Terragnolo, poco più a est della frazione di **Fontanelle**. Un'anziana persona del luogo ricordava che in gioventù sollevano tutti gli anni percorrere il sentiero tuttora esistente che risale la gola per portare le vacche ai soprastanti pascoli di malga Costoni e per tagliare l'erba al pian (o pra) del Lares (o del Larice), ora boscoso ma allora pratoso. Tale piano è una sorta di piccolo altopiano che si protende nella valle a metà altezza tra il Leno e la malga Costoni. La foto aerea cui prima accennavamo rappresenta la linea della teleferica proprio in corrispondenza del **pian del Larice**. Chi volesse recarvisi potrà ripercorrere il vecchio sentiero dei pastori, ma esiste una possibilità ben più comoda e consigliabile: si prenda a Trambileno la

strada per la frazione Giazzera (in direzione del rifugio Lancia), poco prima della quale, sulla sinistra, si stacca una comoda strada forestale pianeggiante che in circa un'ora di cammino ci porta immediatamente a monte della nostra meta. Sarà necessaria una carta geografica per orizzontarsi.

Orbene, la teleferica partiva dal fondovalle, secondo la carta qui riportata press'a poco all'altezza di Fontanelle, sulla destra del torrente, in corrispondenza dello sbocco della Valgrande; risaliva la val della Zale, passava per il pian del Larice, lì deviava verso destra andando quindi a sfiorare il Costoncino, dorsale boscosa sotto malga Costoni, e terminava non a malga Corona, come ipotizzava l'ufficio informazioni italiano, ma nei pressi di malga Valdellovo (q. 1.574). Anche qui sarà necessaria una carta moderna per orizzontarsi; ad ogni modo avvertiamo che si può raggiungere in automobile malga Costoni, la cui strada si diparte da quella di Giazzera (via Trambileno, Boccaldo, Pozza: è la strada per il rifugio Lancia); lì giunti converrà posteggiare e proseguire a piedi per poche centinaia di metri fino a una stanga che interdice il passo alle automobili. Si scenda



3. Sopra, la costruzione indicata nel testo come Valdellovo 2
4. I ruderi di malga Valdellovo: sullo sfondo a sinistra la Martinella, a destra il forte Dos del Sommo
5. In primo piano, al centro della fotografia, il pian del Larice; sopra, i prati innevati di malga Costoni
- 6 - 7. Alcuni scorci lungo la strada tra malga Valdellovo e malga Pezzi

qualche decina di metri sotto la stanga, e facilmente si troverà ai limiti del bosco l'inizio del sentiero, contrassegnato da una "porta" in legno, che mena a malga Valdellovo in mezz'ora circa.

Si badi però che dal confronto della carta militare qui riportata con una carta moderna, l'arrivo della teleferica non è segnato esattamente in corrispondenza della malga, bensì nel punto in cui la stradella gira decisamente verso destra, scendendo nella conca in cui sono visibili i miseri ruderi della malga, un semplice ammasso di pietre. Erroneamente la carta militare segna lì un edificio, evidentemente la malga, che invece è più sotto.

Nel punto indicato, che chiameremo **Valdellovo 1**, c'è uno slargo, e da lì in poi il sentierino diventa una strada forestale ampia e agevole: nulla ad ogni modo rimane che possa far pensare all'arrivo di una teleferica. Esplorando però il terreno circostante, si nota qualche vestigio di costruzioni militari in pietra, e in un punto che chiameremo **Valdellovo 2** una manufatto di grosse pietre con tre lati, aperto invece verso nord. Nulla prova che ospitasse l'arrivo della teleferica, tuttavia qualche dubbio lo fa sorgere il fatto che sia aperto da un lato

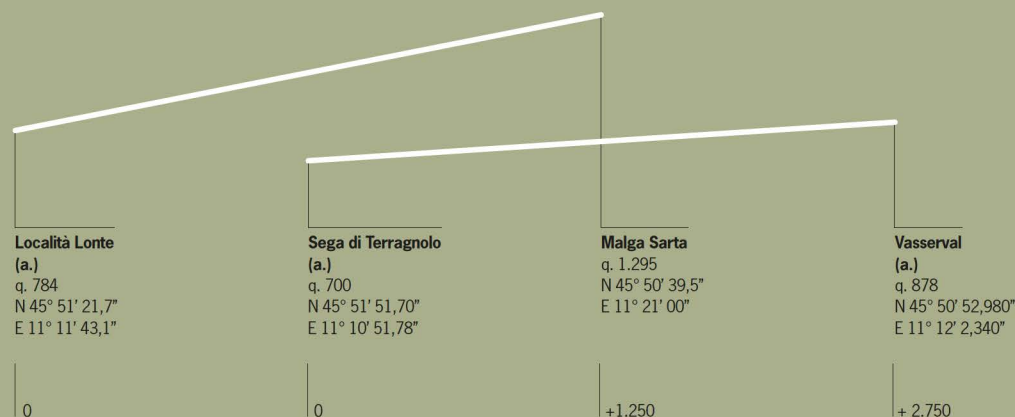
e che tale lato sia orientato per 320° - 330° , direzione che ci porta dritto dritto al Pian del Larice: è dunque ipotizzabile che lì potesse giungere la nostra teleferica, ragion per cui diamo sotto la posizione definendola "ipotetica".

Proseguendo la passeggiata, si arriva in pochissimi minuti alla conca di malga Valdellovo: una strada scende, verso sinistra, un'altra va verso destra e in circa mezz'ora di facile cammino, quasi tutto in piano, quest'ultima ci porta a malga Pezzi, da dove, volendo, si può proseguire per malga Bisorte o altre località che la carta geografica potrà suggerire: in particolare prendendo a sinistra si giunge in brevissimo tempo alla Pozza del Perin, dove arrivava la tel. P Geroli-malga Pezzi. Raccomandiamo caldamente la facile escursione malga Valdellovo-malga Pezzi per il fascino dei luoghi solitari e freschissimi che si attraversano. Lungo il percorso una rustica fontanella costruita dai cacciatori di Terragnolo, un masso con infissi vetusti anelli arrugginiti dal tempo, chissà per quale scopo, scorci di paesaggio sulle alture di Serrada quando la vegetazione si fa più rada, e altre bellezze naturalistiche.



Le teleferiche della valle di Terragnolo

Malga Sarta e Ghesteri - Vasserval

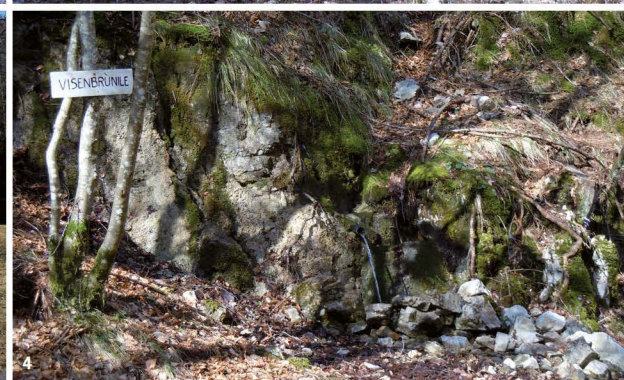


Malga Sarta e Ghesteri-Vasserval

Abbiamo visto scorrendo della teleferica P Geroli-Malga Pezzi come presso la chiesetta di S. Giuseppe, cui si giunge per stradella asfaltata da Geroli, siano tuttora ben visibili i plinti dell'impianto che saliva in Pasubio. All'altezza del sacro edificio un divieto impedisce di proseguire in automobile lungo la strada che, sterrata, s'inerpica su su per il Pasubio: la Sarta è la prima malga che s'incontra, dopo circa un'ora e mezzo di spedito ma comodo cammino. Altra via d'accesso è il sentiero che sale ripido dalla località Segna, proprio accanto al ponte sul Leno: due ore e mezzo di faticoso e noioso cammino.

Secondo la carta italiana che qui alleghiamo (febbraio 1918), venne costruita una teleferica che dal fondo della valle, accanto al torrente, saliva fino alla Sarta, dov'era un centro di vita nemico (baraccamenti) e dove passava una delle vie austriache di accesso al Pasubio. La carta ci permette di riconoscere chiaramente il luogo dov'era situata la stazione di partenza. Osserviamo attentamente: essa era posta sulla sinistra del Leno, quasi di fronte alla "val di Punti" (oggi "valle dei Ponti"),

circa 200 metri prima che il torrente segni una decisa ansa piegando verso ovest. Munendosi di una carta moderna, si vedrà che tutti i particolari corrispondono e sono facilmente riconoscibili. Il luogo vale una visita, benché nulla sia rimasto che valga a testimoniare l'esistenza di una teleferica. Lasciata dunque l'automobile alla Segna di Terragnolo, si prosegue a piedi per una comoda stradina che risale il torrente costeggiandolo alla sua sinistra. La passeggiata non è raccomandabile nella brutta stagione, il luogo è gelido e poco esposto al sole, ma dalla primavera all'autunno l'ambiente non mancherà di sorprendere per il suo fascino intatto. Si passa sempre tra il bosco, accompagnati dallo scrosciare del torrente le cui acque cristalline formano continuamente cascatelle e pozze, in cui i raggi solari formano magiche coloriture. Si passa dinanzi a due caverne probabilmente adibite a magazzino, cui abbiamo fatto cenno a proposito della tel. 12 (Piazza-Borcola), poi un'indicazione ci informa di una fonte miracolosa proprio a lato della via, vera panacea per molte malattie, secondo un'antica credenza: è la *Viesenbrunile*, probabile storpiatura del tedesco *Wiesenbrunne* (Fontana



- 1-2. Località Lonte, dov'era, secondo una carta militare italiana, la partenza della teleferica per malga Sarta; a destra il terrapieno citato nel testo
3. La chiesetta di S. Giuseppe
4. La Visenbrunile, la fonte miracolosa
5. Vasca per la raccolta dell'acqua lungo la strada che porta a malga Sarta

del prato). Ancora avanti una stradella sulla sinistra porta a una passerella sul Leno e, poco più su, a una suggestiva, antica fontana: è una breve deviazione che vivamente consigliamo. Proseguiamo ancora per la nostra via finché a sinistra, tra la strada e il torrente, apparirà un ampio pianoro ombreggiato da abeti; su un lato una sorta di rialzo, come un terrapieno. Ecco, questa è la zona dove, secondo la carta militare italiana, era situata la stazione di partenza della teleferica che saliva a malga Sarta: la località è denominata **Lonte**. Diamo le coordinate geografiche come approssimate, in quanto non è possibile stabilire dove, esattamente, fosse posta la stazione. Nulla è rimasto, come dicevamo; tuttavia il suaccennato rialzo non sembra essere naturale, e inoltre, rasgando tra l'erba e il muschio, emergono rugginose scatolette di carne in scatola, inequivocabile segno di presenza militare. Consigliamo di proseguire ancora per pochi minuti la passeggiata, per mirare la forra da cui esce tumultuoso il torrente. Chi vuole può ancora proseguire fino a un ponte: la strada che sale a destra, prima del ponte, porta a malga Gulva e quindi al passo della Borcola, se invece si attraversa il ponte e si

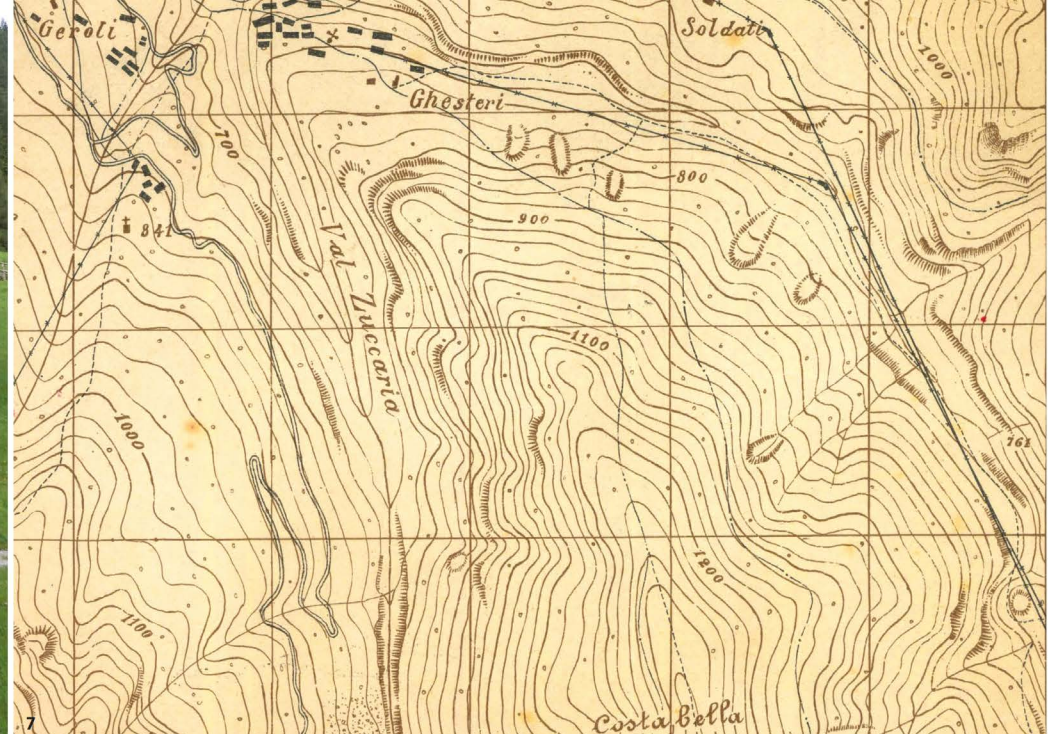
prosegue per quella via arriveremo in breve alla strada provinciale del passo.

Portiamoci ora in alto, all'arrivo della teleferica accanto a **malga Sarta**. La via maestra per giungervi, l'abbiamo detto sopra, è la strada sterrata che parte da S. Giuseppe. Lungo la via troviamo prima i ruderi di una *calchera*, quindi, se la stagione non è secca, scroscianti torrenti, poi ancora una vasca per la raccolta dell'acqua risalente alla Grande Guerra; infine la malga, al centro di un piccolo agreste pianoro. Secondo la carta italiana la teleferica giungeva poco a valle della malga, al termine di quel naturale vallone che dal Leno incide il monte proprio fino alla Sarta. Non abbiamo però trovato tracce di una stazione; tutt'al più, poco sotto la stanga che sbarra il sentiero che scende a Sega, alcuni rialzi di pietra che però nulla ci autorizza a riferire alla teleferica. Diamo, perciò, semplicemente le coordinate della malga.

Giunti a malga Sarta, proseguendo per altri 50 minuti di cammino si giunge a malga Bisorte, poco dopo la quale si trovava una stazione della tel. P/2; volendo invece tornare a valle senza ripetere lo stesso cammi-



6



7

6. Malga Sarta
7. La carta italiana dell'1 giugno 1918 mostra una teleferica sul fondovalle che partiva dalla frazione Segà
8. La carta del febbraio 1918 indica la teleferica per malga Sarta
9. Nello schizzo sono rappresentate le teleferiche nella zona di malga Pezzi, Bisorte e Sarta (Ufficio Informazioni 1ª e 6ª armata, Notiziario n. 27 cat. E del 17 febbraio 1917) (ISCAG 551.1.49)

no dell'andata, di fronte alla malga c'è, ben segnalato, l'inizio del sentiero n. 144 che in un'ora abbondante ci porta a Segà di Terragnolo. Ovviamente è possibile anche percorrerlo in salita, come percorso alternativo, ma più faticoso, per raggiungere malga Sarta.

Facciamo ora un salto cronologico in avanti, da febbraio a giugno 1918, ed ecco che un'altra carta che qui riproduciamo e i cui dati sono confermati da altre, sempre di origine italiana, ci mostra sensibili cambiamenti.

Osserviamola: appare una teleferica che prende inizio in un punto posto esattamente sulla curva di livello di 700 metri, tra il ponte di Segà e Ghesteri, frazione di pochissime case. La linea prosegue dritta per circa 1.000 metri, fino a un punto in cui la conformazione del terreno la costringe a deviare sulla sua destra, per raggiungere poi il luogo in cui, secondo la precedente carta, prendeva inizio l'impianto a fune della Sarta: del quale ultimo, però, è evidente la scomparsa. Nella parte non riprodotta della carta si vede come la linea di li proseguisse e, dopo un'altra deviazione verso destra in località Vasserval, si dirigesse verso lo sbocco della val Gulva, la risalisse, e andasse a terminare in Pasubio,

nei pressi di malga Buse Bisorte. Ma a Vasserval, penultima stazione della tel. 12 (Piazza-Borcola), aveva inizio la tel. 17 (Valgulva-Pasubio), e quindi il tratto Segà/Ghesteri-Vasserval sarebbe un prolungamento della teleferica campale n. 17.

Riassumendo: la carta generale austriaca delle teleferiche non registra alcun'altra teleferica nell'alta valle di Terragnolo se non le già citate 12, 17 e la T 115 (Costa di Borcola). Una carta italiana del febbraio 1918 riporta anche il tracciato di una linea che congiungeva il fondovalle (loc. Lonte) a malga Sarta; altre carte di poco posteriori rivelano invece un prolungamento della 17 fino a Segà di Terragnolo, eliminando invece l'impianto della Sarta.

Non abbiamo gli elementi per risolvere tale aporia, sia perché non disponiamo di carte austriache che confermino i dati di quelle italiane del 1918, sia perché sul terreno non abbiamo trovato vestigia degli impianti citati. Ci limitiamo perciò a segnalare, per completezza, le varianti e le aggiunte alle tre teleferiche principali della valle che sopra abbiamo ricordato.



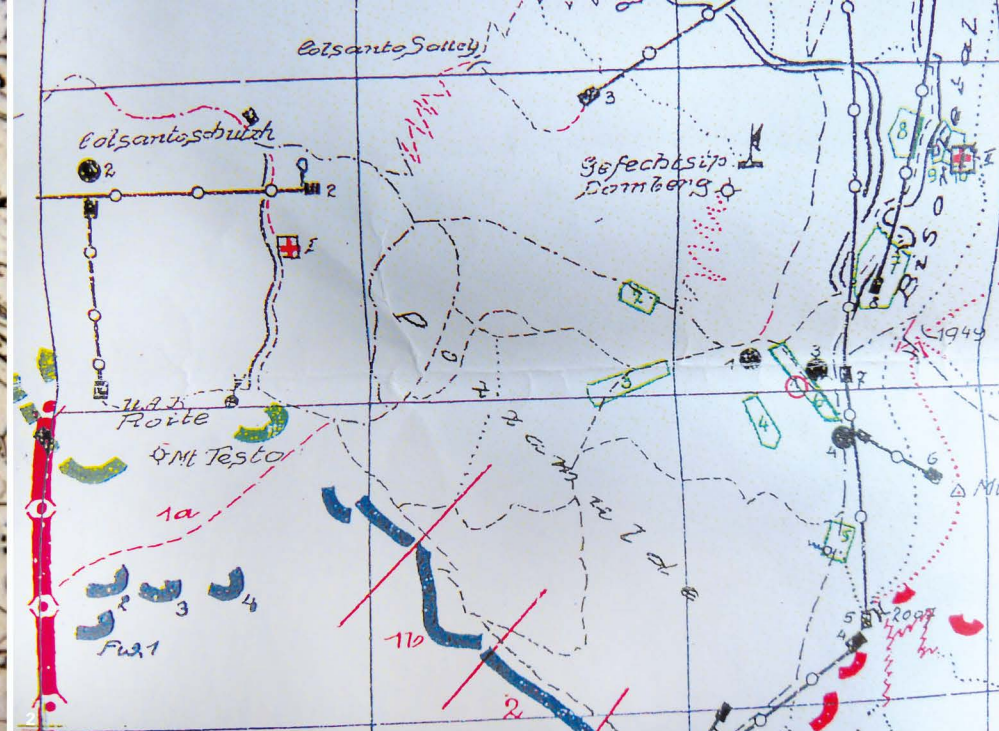
Pozza Rionda - Monte Testo



Né la carta generale delle teleferiche né le altre carte austriache da noi esaminate di questa zona (Pozza Rionda-Alpe Pozze) riportano tale teleferica; però una carta italiana la segna e, quel che più conta, anche uno schizzo del 1. *Kaiserjägerbrigadekomdo*, già più volte da noi sfruttato per le teleferiche del Pasubio, (*Orientierungsskizze für neuankommende Truppen*). Qui a lato riproduciamo i due documenti citati.

Tanto la carta geografica quanto lo schizzo sembrano indicare come stazione a valle dell'impianto la zona (**Pozza Rionda**) in cui era situata anche la partenza della tel. T 137, poco a valle del rifugio Lancia, il che sembrerebbe anche logico pensando a un possibile trasferimento di rifornimenti da un impianto all'altro; daremo quindi come coordinate approssimative le medesime indicate per la tel. T 137. Confrontando la carta e lo schizzo, si evince che l'impianto non raggiungeva la cima di monte Testo, ma una quota di circa 1.930-40 metri (la quota massima del Testo è di 1.998 m); che saliva a una zona di baraccamenti; che percorreva il vallone naturale che dal Testo scende a Pozza Rionda; che terminava a una quota inferiore all'attuale

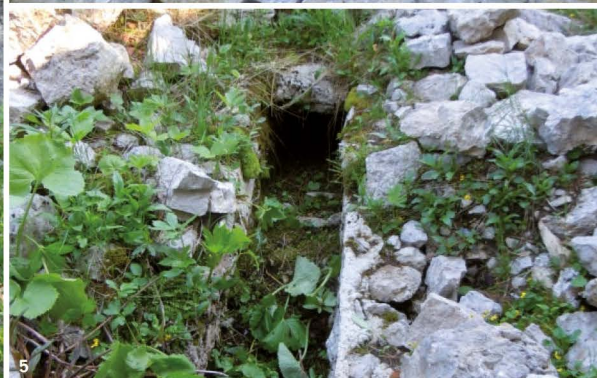
mulattiera che dal rifugio Lancia (o dalla Bocchetta delle Corde) sale sulla cima del monte, secondo la carta italiana, in corrispondenza della mulattiera secondo lo schizzo austriaco, ovviamente più attendibile. Sulla base di tutti questi elementi abbiamo cercato la stazione a monte, trovandola esattamente a lato della via di accesso al monte, quand'essa, cessando di salire, procede in piano. In corrispondenza del vallone si trova, a sinistra (salendo) del sentiero, una paretina di roccia in parte franata, con due gallerie, ed è lì, in una rientranza tra l'una e l'altra di esse, che crediamo con sicurezza che giungesse l'impianto a fune, sulla base dei seguenti elementi: la corrispondenza con lo schizzo austriaco; la presenza di gallerie, quasi costante nei pressi delle stazioni di teleferica, per la necessità di porre al riparo i rifornimenti; l'orientamento della rientranza nella roccia, rivolta esattamente verso Pozza Rionda, donde la teleferica giungeva; la presenza in alto sulla roccia di un ferro e di un anello con ancora attaccato un grosso pezzo di filo di ferro, al fine di ancorare saldamente le strutture dell'impianto che lì arrivava; un grosso palo di legno posto orizzontalmente



1. Carta italiana
2. Schizzo austriaco

per terra, utile anch'esso allo scopo sopra detto; la presenza di frustoli di cavi elettrici, elemento che avrebbe la sua importanza qualora la teleferica fosse stata azionata da motore elettrico, particolare di cui però non siamo a conoscenza; infine, ma non ultimo per importanza, la logica della dislocazione: una teleferica doveva pur arrivare accanto a una strada o a una mulattiera per permettere ai rifornimenti di essere agevolmente portati dove necessario. Nel nostro caso si può anche notare, alle spalle della posizione, un camminamento inciso nella roccia che sale verso la vicina vetta del monte. Segnaliamo infine un curioso elemento (cfr. schema alla fine): per terra è presente una canaletta, quasi uno scolo delle acque, che in parte s'insinua sotto la massicciata della mulattiera. Per analogia con altri impianti (quello di Bocchetta Portule, ad esempio), potrebbe essere servita al passaggio della fune, che altrimenti avrebbe ostacolato il transito sulla mulattiera. Consigliamo vivamente di visitare questi luoghi per l'interesse storico straordinario costituito da una visita alle fortificazioni in vetta al monte, oltre che per il superbo panorama che si gode dalla cima del Testo.

La via più comoda per salirvi è dal rifugio Lancia, a cui si accede passando per Trambileno, Boccaldò, Giazzeria, Pian del Cheserle e proseguendo quindi a piedi per circa un'ora: dal rifugio parte un'agevole mulattiera di guerra che dapprima passa accanto ai plinti della tel. 16d, quindi intercetta il sentiero che sale dalle vicine Bocchetta delle Corde; un'altra via, un po' più faticosa, prende inizio prima del rifugio, poco più in su del bivio per malga Zocchi: è indicata chiaramente dalla segnaletica, è il cosiddetto "sentiero delle zie", contrassegnato dal numero 102/A. Si noteranno subito alcuni plinti, che però nulla hanno a che fare con le teleferiche di guerra: si tratta invece della seggiovia costruita negli anni '50 che portava gli sciatori da Pozzacchio al Lancia. Un ultimo percorso, non particolarmente faticoso, è quello che sale sul Testo da Bocchetta Foxi, posta alla testata di Boale Zocchi. La cosa migliore sarebbe salire da una parte e scendere dall'altra, compiendo un percorso ad anello. Ma perché dunque salire sul monte Testo? Non solo e non tanto per la stazione a monte della teleferica, ma per l'interessantissimo sistema di gallerie scavate sotto la vetta



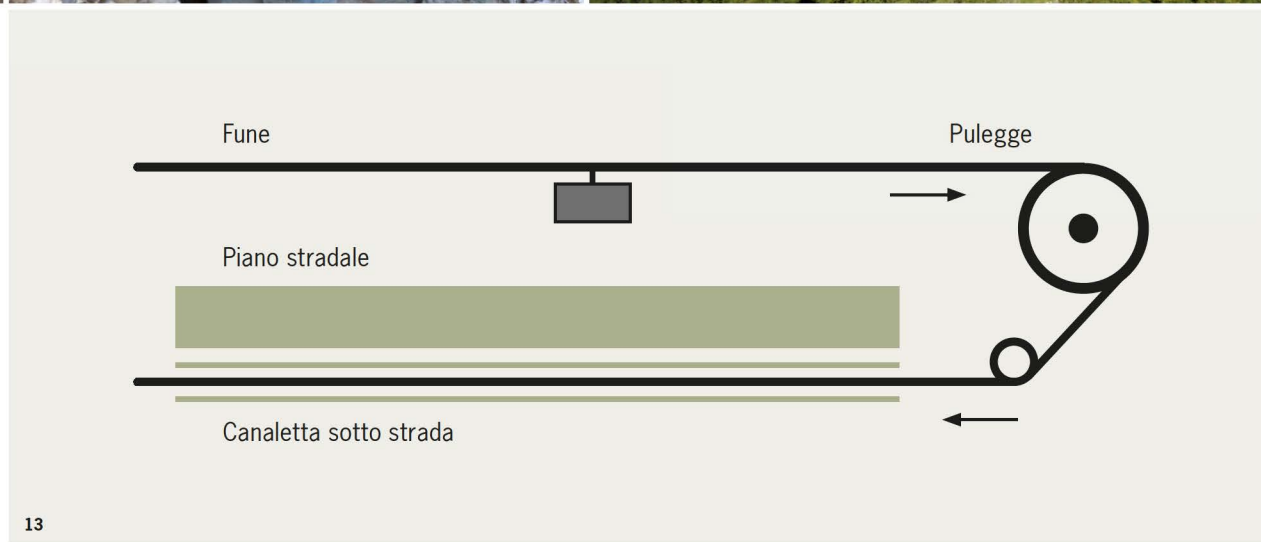
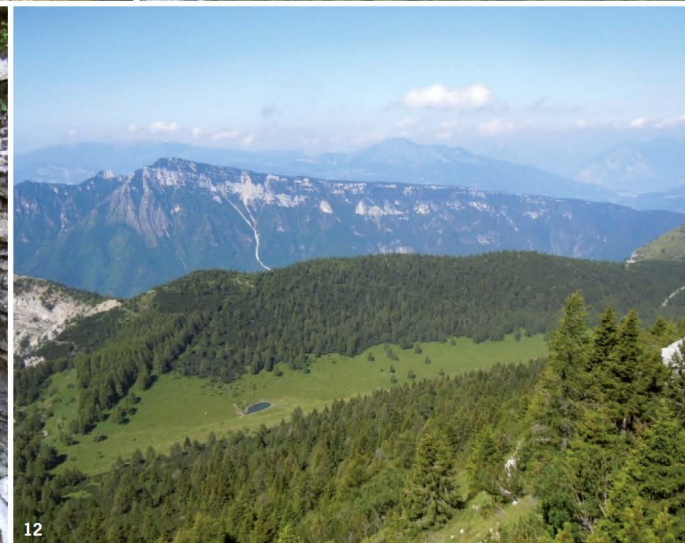
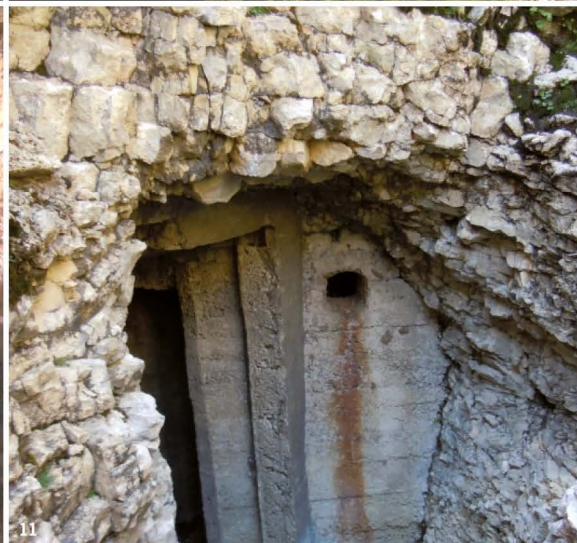
- | | |
|-------|--|
| 3. | L'arrivo sul monte Testo della teleferica |
| 4. | Particolare della stazione sul Testo |
| 5. | La canaletta sotto strada |
| 6. | L'accesso alle gallerie del Testo |
| 7. | La lapide all'entrata della galleria |
| 8-10. | Feritoie della galleria |
| 9. | Il Corno Battisti visto dal Testo |
| 11. | L'entrata a una galleria |
| 12. | Boale Zocchi |
| 13. | Lo schema esemplifica la funzione di una canaletta sotto il piano stradale |

dagli austriaci; sono state in parte ripulite, è stata posizionata qualche corda metallica lungo le ripide scale, e, benché un cartello metta in guardia, a scanso di responsabilità, dal pericolo di crolli, che pure non sono del tutto da escludere, la roccia sembra salda. Si accede al sistema principale di gallerie, ovviamente muniti di torcia elettrica, scendendo per una larga scalea; sopra l'entrata troneggia una monumentale lapide, perfettamente conservata, che ammonisce la truppa alla disciplina. Eccone il testo: *Die Kraft des Mannes liegt in Gehorsam – die der Führer in der Klarheit ihres Willens – Sapp. Komp. 1/6 17/IV-1/VII 1917* (la forza dell'uomo sta nell'obbedienza – quella dei capi nella chiarezza della loro volontà – Compagnia zappatori 1/6 - 17 aprile - 1 luglio 1917). All'interno, scale che salgono e scendono, ampie feritoie, ambienti vari: la visita è davvero entusiasmante. Inoltre dalla cima del monte, tutta solcata da profondi camminamenti, il panorama a 360 gradi è impagabile: l'Alpe Pozze, il Colsanto e il Colsantino, il Roite, i Campiluzzi, il Corno Battisti... Girovagando per i camminamenti che solcano la cima del monte, si troveranno accessi ad altre

gallerie, che però non sono state ripulite né messe in sicurezza: ci vorrà dunque più prudenza e attenzione.

Se la via d'accesso prescelta è stata quella che parte dal rifugio Lancia, consigliamo di proseguire per la medesima mulattiera che scende, circa mezz'ora, al Boale Zocchi, dove si trova l'omonima malga. Nello scendere interessanti scorci su Corno Battisti e sulla soprastante quota 1.778 (ma in guerra era la q. 1.801), dalla quale gli austriaci bloccarono l'ardito tentativo di Battisti di conquistare il Corno. Al termine della discesa ci si trova alla testata di Boale Zocchi, dove giunti è doverosa, se il tempo e le energie lo consentono, una puntata al vicino Corno: si tratta di circa 30 minuti di cammino. Sconsigliamo invece di salire alla quota 1.778, in quanto è ormai totalmente ricoperta di mughetti e altra vegetazione, che ne impediscono l'accesso e la visita.

Volendo invece prendere subito la via del ritorno, basterà scendere lungo i bellissimi prati del Boale e seguire il sentiero che ci porta direttamente al posteggio del "Sassone", dopo il Pian del Cheserle.



Atlante

Il percorso delle teleferiche di guerra nella cartografia militare e nelle ortofoto digitali

Quanto abbiamo spiegato nelle pagine precedenti in relazione alle varie teleferiche prese in esame, va sempre accompagnato dall'analisi della cartografia militare dell'epoca, italiana o austriaca, sulla quale veniva tracciato il percorso dei vari impianti a fune.

Pensavamo fosse però necessario in qualche modo attualizzare quanto finora detto, passare cioè dal terreno e dalle montagne quali erano tra il 1915 e il 1918 all'ambiente come oggi si presenta, e il mezzo migliore ci sembrava essere porre al termine della nostra ricerca alcune carte geografiche moderne. Ci siamo però resi conto che la differenza tra la rappresentazione cartografica antica dell'ambiente e quella moderna, è in fondo esigua, tanto da rendere in parte superflua l'aggiunta di carte attuali. I centri abitati sono oggi quasi irriconoscibili rispetto a quelli che erano un secolo fa, ma, ovviamente, sono rimasti dov'erano, e la carta registra soltanto la loro maggiore estensione, non il loro mutato aspetto; la montagna, i fiumi, i boschi sono ancora dov'erano; le vie di comunicazione in montagna sono sempre quelle: certamente molte di esse sono state allargate, asfaltate, ma il loro tracciato è generalmente quello di un tempo. Inoltre le moderne autostrade o i nuovi percorsi di fondovalle in questa ricerca poco interessano. Detto in altre parole, ci siamo accorti che la cartografia moderna relativa a zone prevalentemente di montagna, quali sono quelle che interessano questa ricerca, avrebbe offerto quasi gli stessi elementi messi a disposizione dalla vecchia cartografia.

Una carta geografica, inoltre, è una rappresentazione simbolica del territorio: un colore indica il bosco, un altro colore i corsi d'acqua, tutta una serie di simboli rimandano ad argini, a dolci declivi, a forre scoscese, a ponti, a campagne di un tipo o dell'altro. La carta, insomma, non dà una rappresentazione immediata del territorio ch'essa vuole rappresentare, la fotografia invece sì.

Per tali motivi abbiamo preferito ricorrere alla fotografia aerea, in termini più tecnici alle splendide ortofoto digitali visibili nel sito Internet della Provincia Autonoma di Trento ed eseguite dalla ditta Blom CGR SpA di Parma, che qui ringraziamo per il permesso accordato alla pubblicazione. Sono tutte a colori, meno una, in bianco e nero: le prime si riferiscono a rilievi fotografici del 2000, l'ultima è più datata, risale al 1996. Certo qualcosa è cambiato da quegli anni, ma ciò non sminuisce per nulla l'immediata efficacia di queste immagini sulle quali abbiamo tracciato il percorso delle antiche teleferiche di guerra, sia pure con una certa inevitabile approssimazione. Soltanto l'immagine relativa a Laghi, siamo in territorio veneto, non è un'ortofoto della PAT ma della Regione Veneto.

Detto questo, raccomandiamo comunque a chi si metta alla ricerca degli antichi manufatti bellici di munirsi di una qualsiasi carta turistica con scala 1:25.000: si trovano ormai dovunque, in qualsiasi libreria o edicola.

Avvertiamo infine che in questa serie di fotografie aeree non abbiamo inserito quella relativa a passo Vezzena, perché ad essa abbiamo dedicato un capitolo particolare, per la sua singolare importanza.



Carta generale delle teleferiche
austriache dell' 11ª armata
(probabilmente 1917)



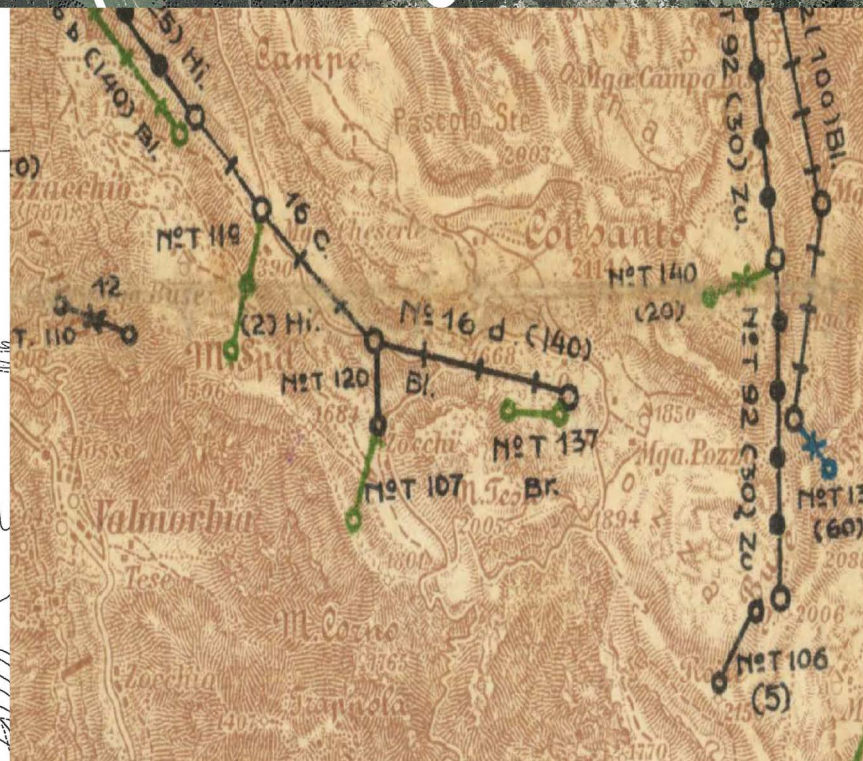
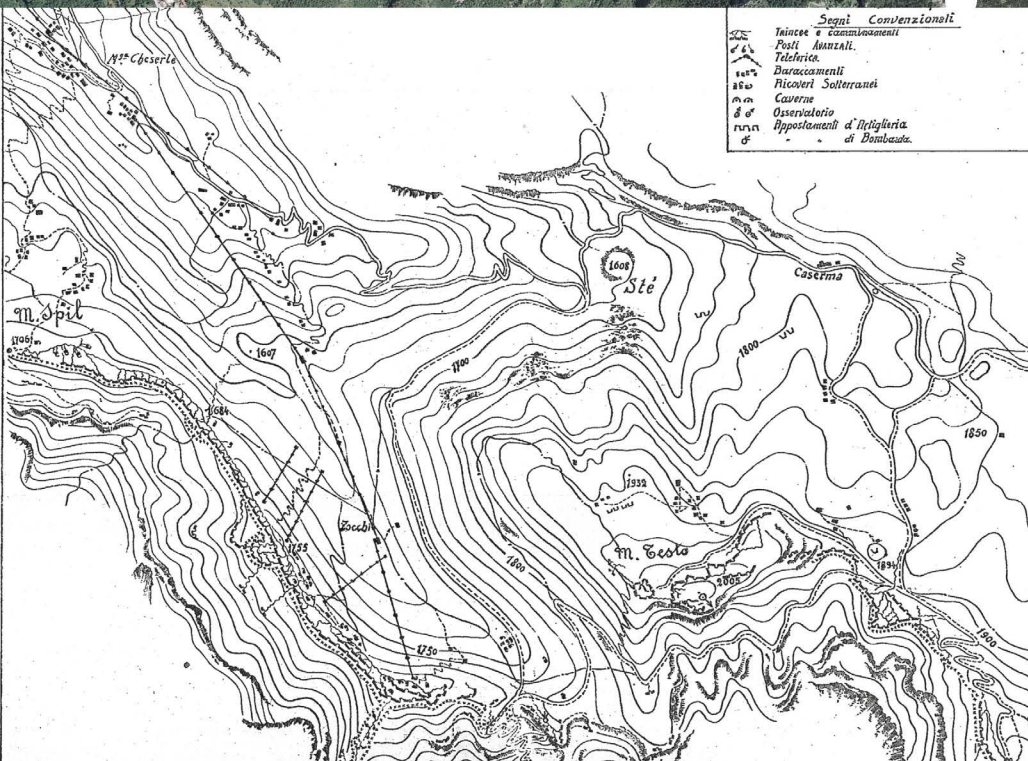
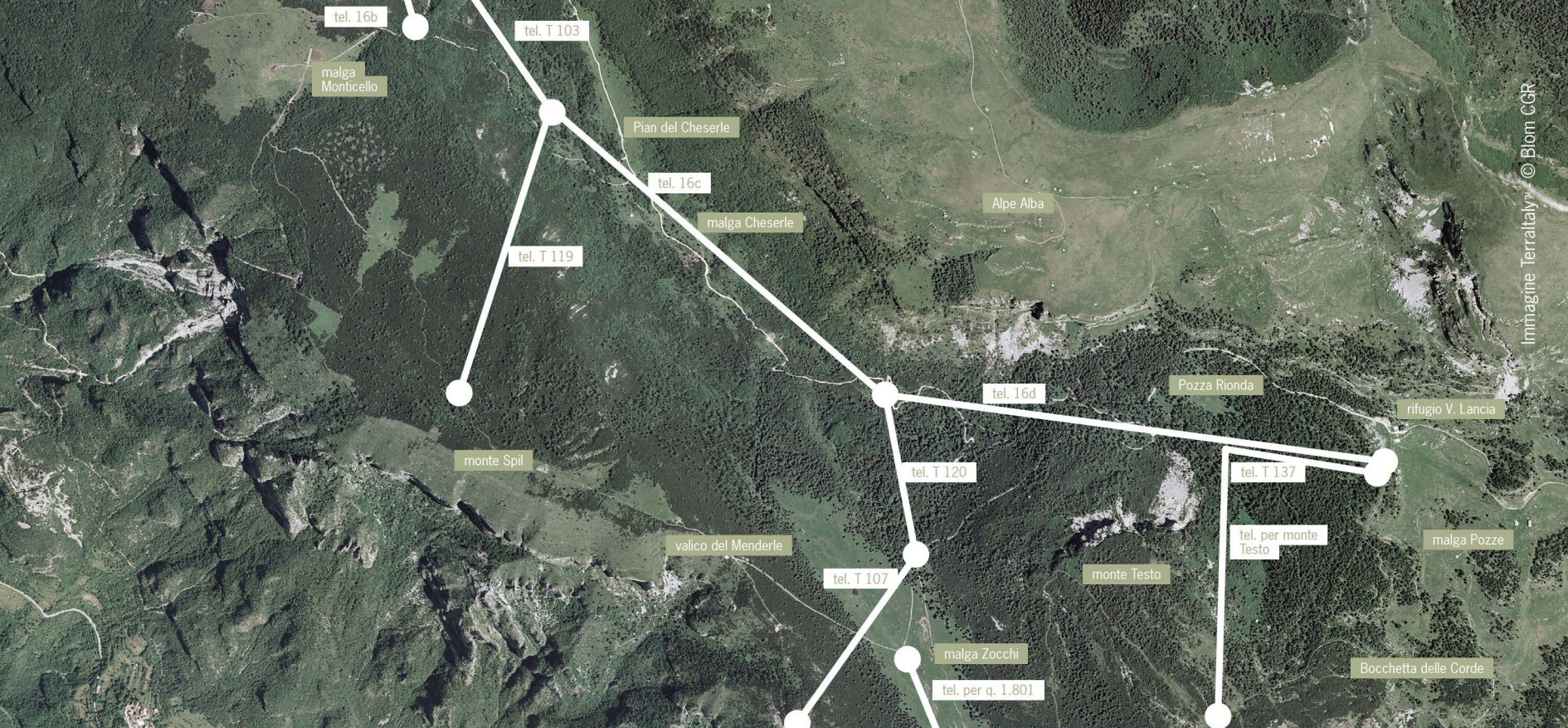


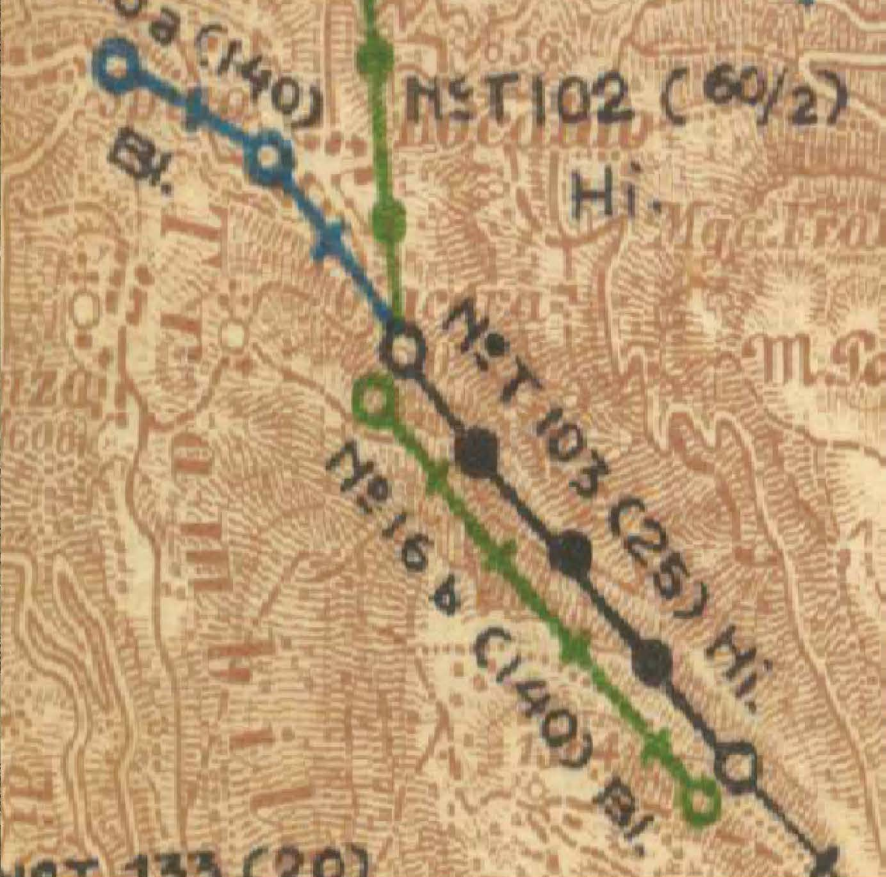
Monte Zugna

Nella campagna di Lizzana, immediatamente a sud di Rovereto, si trovava la stazione della **tel. T 109**, protetta da un rilievo montuoso. Il primo tratto (**T 109a**) giungeva a q. 631, dove rimangono evidenti tracce della stazione intermedia, a monte della baita degli alpini di Costa Violina. Il secondo e ultimo tratto (**T 109b**) arrivava al tornante stradale corrispondente a malga Tof, sul monte Zugna: anche qui rimangono tracce della stazione.

Poco distante da malga Tof, partiva un'altra breve teleferica (**T 131**) che raggiungeva in un punto non esattamente determinabile i pressi di Zugna Torta, dove passava la prima linea austriaca dopo l'offensiva del maggio 1916.

Lo Zugna era infine interessato da un'altra breve teleferica a ridosso di Costa Stenda (**T 132**).





Pian del Cheserle e Alpe Pozze

Vediamo, da sinistra, provenienti da Boccaldo, due tronchi di teleferica: la **16b** che aveva probabilmente termine nei pressi di malga Monticello, e la **T 103**: quest'ultima faceva, per così dire, tappa al Pian del Cheserle, dove sono rimaste evidenti tracce della stazione poco discosto dalla carrareccia Cheserle-Monticello. Da lì un impianto (**tel. T 119**) saliva sulle pendici orientali di monte Spil, in un luogo che non è possibile definire con certezza. Un'altra più importante linea (**tel. 16c**) proseguiva invece lungo la conca del Cheserle fino a un punto accanto alla strada, caratterizzato da una serie di tre tornantini, ancor oggi ben ravvisabili. Non abbiamo trovato in quella zona tracce sicuramente riferibili alla stazione della teleferica, che costituiva tuttavia un altro significativo "nodo": da una parte la **tel. 16c** proseguiva con la sigla **16d** fino a giungere

all'orlo dell'Alpe Pozze, nei pressi dell'attuale rifugio Lancia. Le carte segnalano anche due impianti minori che partivano da Pozza Rionda, la conca boscosa in corrispondenza della deviazione per malga Zocchi: una breve teleferica, la **T 137**, che arrivava all'Alpe Pozze, un'altra che invece risaliva le pendici settentrionali del monte Testò.

Torniamo ora indietro, ai tre tornantini sulla strada: di lì la **tel. T 120** arrivava poco a monte di malga Zocchi, a fianco della strada sono rimaste tracce della stazione. La situazione che le carte presentano per la conca di malga Zocchi è varia, evidentemente diversi impianti si succedettero nel tempo: sembrano ad ogni modo sicure una teleferica (**T 107**) che raggiungeva la groppa dello Spil, a sud del valico del Menderle, e una per q. 1.801, che dominava il Corno di Vallarsa (Corno Battisti).



Acheni

tel. T 133

Pozzacchio

strada Pozzacchio - forte

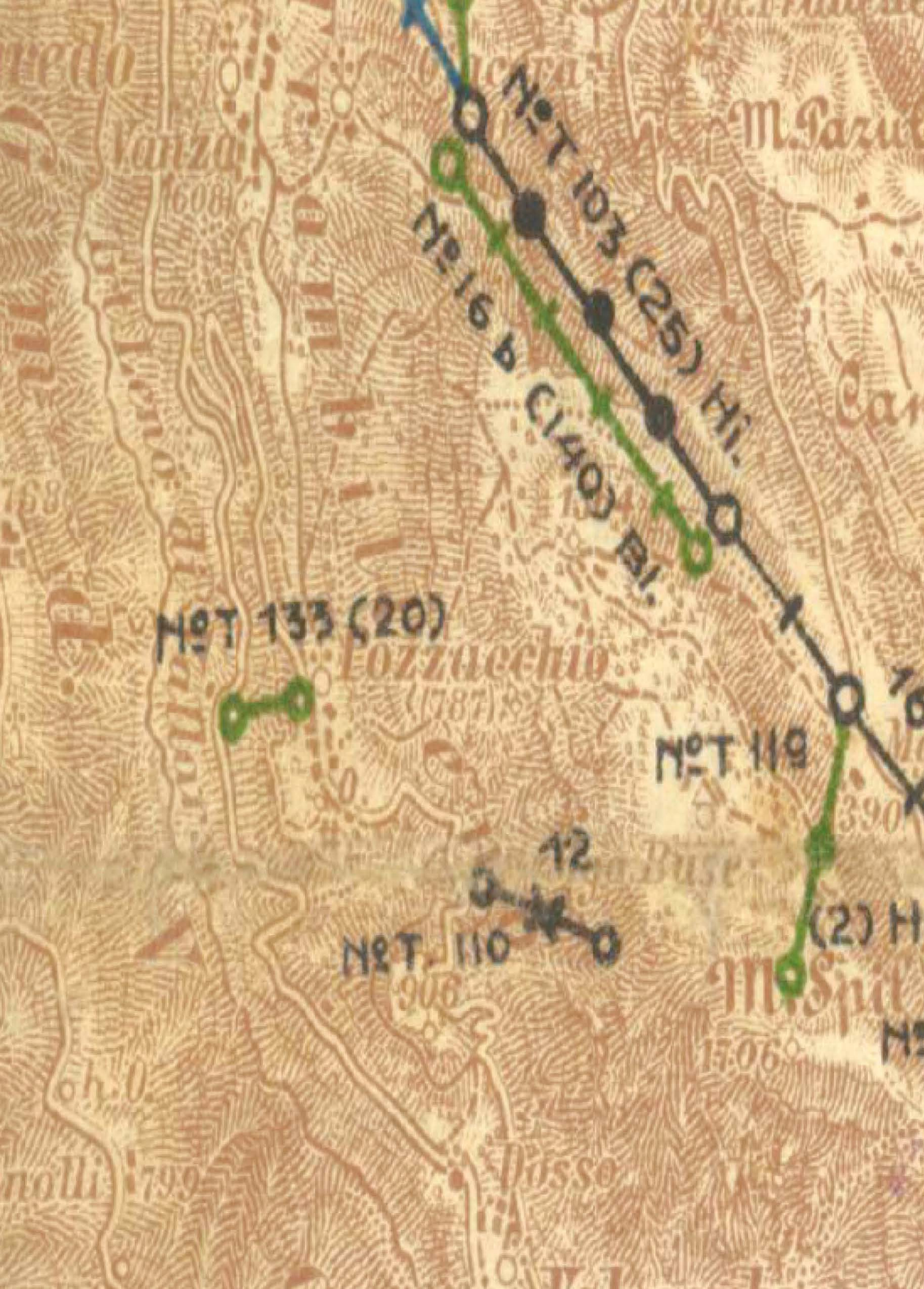
tel. T 110

SS 46 della Vallarsa

torrente Leno

forte di Pozzacchio

Immagine Terraitaly™ - © Blom CGR

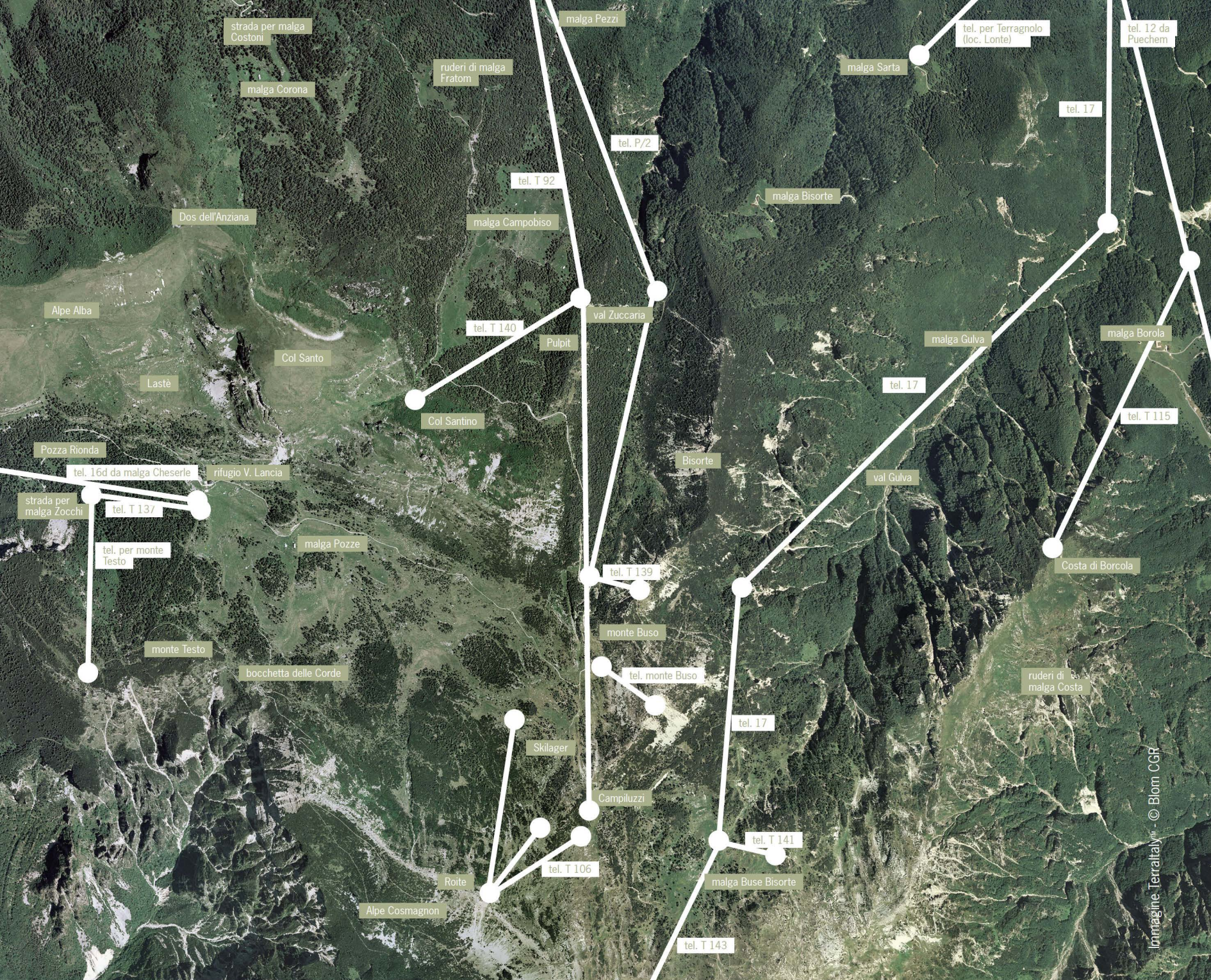


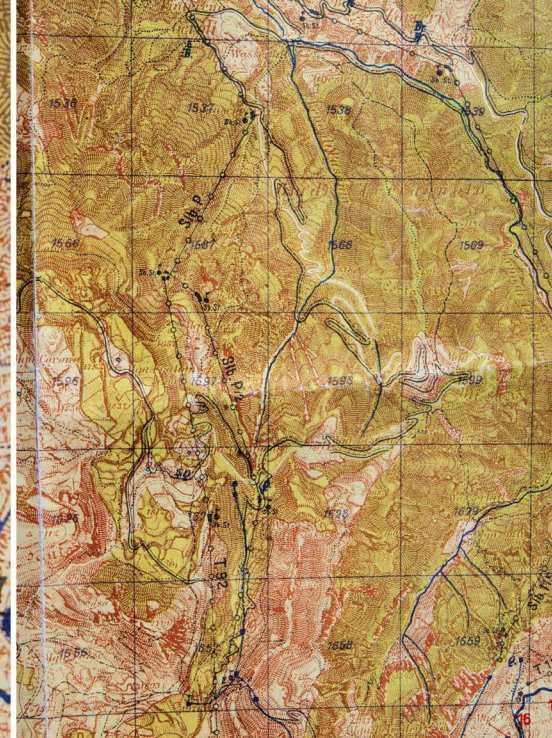
Forte di Pozzacchio

La Vallarsa era sbarrata da due forti austriaci, che l'inizio della guerra vide ancora in fase di completamento: Matassone a sinistra, il ben più imponente Pozzacchio, a destra. Quest'ultimo è ora in fase di restauro, per renderne visitabili le affascinanti viscere in tutta sicurezza.

Il forte era servito, naturalmente, da una strada che partiva dal paese di Pozzacchio, il quale era anche raggiunto da una breve teleferica azionata a mano, la **T 133** Vallarsa-Pozzacchio, che permetteva il trasporto di rifornimenti dalla località Acheni, lungo la strada della Vallarsa, all'inizio della strada del forte.

Sopra il forte correva la linea trincerata austriaca del monte Spil, in particolare la sezione 39, nel cui settore è ancor oggi visitabile una splendida e ampia galleria sovrastante il forte. Una teleferica, la **T 110** malga Buse, collegava la strada del forte con la sezione, abbarbicata a roccioni di difficile accesso: subito prima della seconda galleria, pochi metri a monte della strada, rimangono alcune vestigia della stazione di partenza di quell'impianto.





Pasubio

L'importanza strategica del massiccio del Pasubio è testimoniata anche dalle molte teleferiche che assicuravano i rifornimenti alle truppe colà dislocate, teleferiche che seguivano percorsi vari e talora difficili. Osserviamo la fotografia partendo da sinistra.

Vediamo arrivare nella zona dell'Alpe Pozze, dove oggi sorge il rifugio Lancia, la teleferica campale **16d** proveniente da Boccaldo (Trambileno); in zona c'erano inoltre due impianti minori: uno che collegava Pozza Rionda all'Alpe Pozze (**tel. T 137**), un altro che, sempre dalla conca di Pozza Rionda, avviava rifornimenti su monte Testo, importante posizione austriaca con caverne, osservatori, artiglierie. Dalla valle di Terragnolo, più precisamente dalla località S. Giuseppe (Geroli), saliva la teleferica pesante P (Geroli-malga Pezzi) che faceva capo alla cosiddetta Pozza del Perin, da dove altri impianti a fune distribuivano i rifornimenti in varie direzioni: la **tel. T 92** malga Pezzi-Roite che arrivava alla sella dei Campiluzzi e di lì al monte Roite (**tel. T 106** Roite più

uno, forse due, impianti); la **T 140** Col Santino, chiamato *Domberg* dagli austriaci. Dalla zona di malga Pezzi partiva ancora la teleferica campale **P/2** malga Pezzi-malga Bisorte, con diramazione per la q. 1.949 tra monte Buso e monte Bisorte (**T 139** Bisorte).

Una terza importante via di rifornimenti era costituita dalla zona del passo della Borcola. Al passo giungeva da Puechem (Terragnolo) la teleferica campale **12** Piazza-Borcola, con diramazione (**tel. T 115** Costa di Borcola) per Costa di Borcola, importante e munita posizione austriaca servita anche da altri minori impianti in quota. La Val Gulva, sempre nelle immediate vicinanze della Borcola, era inoltre percorsa dalla teleferica campale **17** Valgulva-Pasubio, con due diramazioni: la **tel. T 141** (Collegamenti) e la **tel. T 143** Pasubio-Anschlusse (Collegamenti).

Segnaliamo infine che qualche carta italiana riporta un impianto che dal fondovalle di Terragnolo (località Lonte), poco prima del passo Borcola, saliva a malga Sarta.



fiume Adige

ferrovia

Volano

località Ville

tel. 2
Volano - Piazza

località Praolini

Toldi

monte Ghello

Zaffoni

Saltaria

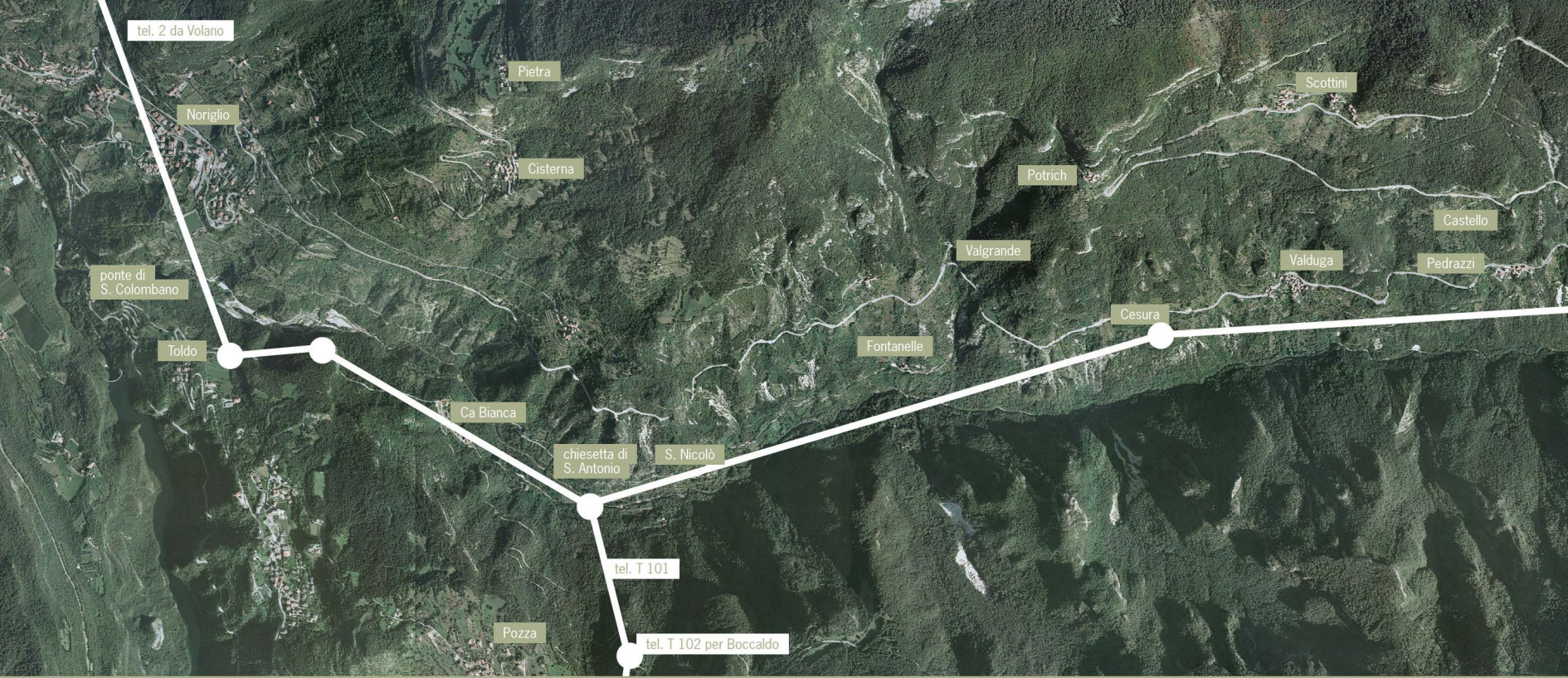


Volano

In una località di Volano denominata Ville, non a caso accanto alla ferrovia, aveva inizio la teleferica campale **2** che raggiungeva Piazza di Terragnolo: qui ne descriviamo la prima parte del percorso.

La linea inizialmente risaliva la valletta tra Finonchio e il rilievo denominato Dos di Gardole, ben protetta quindi dalla vista e dall'artiglieria italiana; giunta in località Praolini, piegava leggermente verso destra guadagnando il piccolo altopiano di Saltaria-Zaffoni, in una località ai bordi della strada che congiunge Saltaria con Toldi: le sue tracce sono state qui interrate in seguito a lavori agricoli. Quindi raggiungeva una quota a ovest di Zaffoni, alle falde del monte Ghello, dove pure non ne rimane vestigio alcuno, donde con successivo balzo superava la parte terminale della valle del Leno di Terragnolo raggiungendo la prospiciente frazione di Toldo, in un ampio prato sottostante l'abitato.

Da qui scendeva verso il Leno.



tel. 2 da Volano

Noriglio

Pietra

Cisterna

Potrich

Scottini

Castello

Valgrande

Valduga

Pedrazzi

ponte di
S. Colombano

Toldo

Cesura

Fontanelle

Ca Bianca

chiesetta di
S. Antonio

S. Nicolò

tel. T 101

Pozza

tel. T 102 per Boccaldo

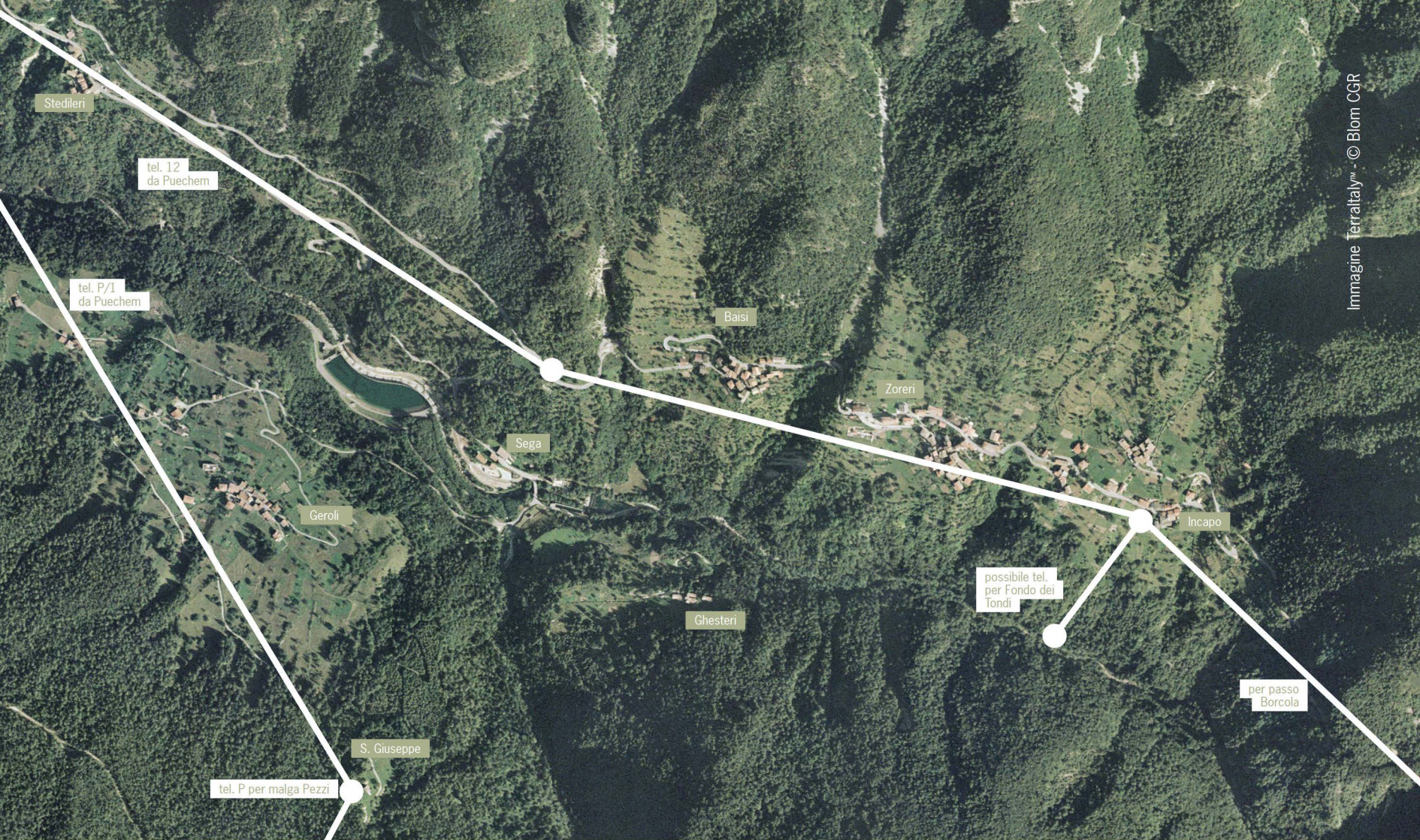


Terragnolo (1)

La teleferica campale **2** Volano-Piazza s'affacciava nella valle di Terragnolo provenendo da Zaffoni e andando ad appoggiarsi sui prati della frazione Toldo; di lì scendeva in fondo alla valle, in una importante stazione, di cui ancor oggi sono visibili gli interessanti resti, di fronte alla chiesetta di S. Antonio, sulla sinistra del torrente Leno. Da quel punto partiva un impianto (**tel. T 101**) che risaliva il monte giungendo nei pressi di Pozza, donde scendeva a Boccaldo avendo la sigla di **tel. T 102**.

La **tel. 2**, da S. Antonio risaliva la valle di Terragnolo guadagnando sempre quota e giungendo nella località

Cesura, poco a valle della strada prima dell'abitato di Valduga. Non sono rimasti plinti o altre tracce della stazione intermedia. Da Cesura avanti, fino alla stazione principale della valle, Piazza (più esattamente, la frazione Puechem), dove sono ancora visibili alcune vestigia di quell'importante nodo di teleferiche. Da Puechem saliva verso Serrada e Folgaria la teleferica campale **1c** Piazza-Folgaria, la **T 66** che si fermava invece a Serrada, poco prima della località Cogola. Da Puechem una linea continuava verso il passo della Borcola (teleferica campale **12** Piazza-Borcola), mentre un altro impianto a fune scendeva a Geroli (teleferica campale **P/1** Piazza-Geroli).





Terragnolo (2)

La teleferica campale **12** Piazza-Borcola, partita da Puechem, risale la valle di Terragnolo press'a poco seguendo il tracciato della strada, giungendo fin quasi alle porte della frazione Baisi, dove una stazione intermedia le imprimeva una deviazione verso sinistra. Ai fianchi della strada rimangono blocchi in cemento dell'antico impianto. La linea proseguiva quindi per Incapo, ci sono rimaste le fotografie della grande stazione che era stata lì costruita nel prato sotto strada, ma oggi nulla più è visibile. Sembra che da Incapo un ramo secondario scendesse fino al Leno, in località Fondo dei Tondi, mentre la linea principale proseguiva per il passo della Borcola. Da Puechem partiva poi un'altra teleferica, la **P/1** campale Piazza-Geroli, diretta per l'appunto verso l'abitato di Geroli o, più esattamente, alla località S. Giuseppe, dove sono rimasti gli imponenti resti della stazione che di lì avviava i rifornimenti su per il Pasubio: era la tel. pesante P Geroli-malga Pezzi.



tel. 1b

Besenello

staz. Masera

tel. 1a

Calliano

staz. Castel Beseno

staz. Maso Trapp

staz. q. 445

staz. Compet

staz. Mezzomonte
di sopra

staz. Ondertol

tel. per Finonchio

possibile tel. per
Guardia e Serrada

staz. Mezzomonte
di sotto

staz. Carpeneda



Da Calliano e Besenello a Folgaria

Le teleferiche rappresentate in questa ortofotografia sono due: la prima, in basso, partiva da Calliano, presso la ferrovia, dove oggi per chi viene da Trento c'è il bivio con la strada che entra in paese: una statua della Madonna aiuta a riconoscere il luogo. Era la teleferica pesante **1a** che, attraversata la campagna di Calliano, andava ad appoggiarsi ai fianchi meridionali del dosso su cui sorge Castel Beseno: rimangono numerosi e interessanti plinti. Superata la valle, la successiva tappa intermedia si trovava su una sporgenza del monte Finonchio, q. 445, dove rimangono i resti molto interessanti della stazione. La successiva tappa era poco sotto la frazione di Ondertol, donde si diramavano altre minori linee: anche qui evidenti vestigia della stazione; da Ondertol a Mezzomonte di sotto, dove rimangono i ruderi della stazione, indicati da apposita segnaletica, nei pressi di un capitello. L'impianto si dirigeva quindi a Carpeneda, la stazione era situata in fondo al vasto prato sottostante la strada e ne rimangono i resti, per approdare poi, finalmente, a Folgaria, nei pressi del di-

stributore di benzina sul rettifilo alle porte dell'abitato. Rimangono dei plinti nel prato sotto strada, in corrispondenza di un ciuffo d'alberi, che non sapremmo però se riferire alla **tel. 1a** o alla **1b**.

Quest'ultima, classificata come teleferica campale, aveva inizio nei pressi della ferrovia alla località Posta Vecchia, vicino a Besenello. Subiva una prima deviazione a Masera, nella campagna di Besenello, e una seconda dove oggi c'è il grande vigneto vicino al Maso Trapp, lungo la strada che da Castel Beseno mena a Compet, dove si trovava una terza stazione, su un dosso dominante la selvaggia Val di Gola. In nessuna di queste tre località sono rimaste tracce dell'impianto. Da Compet con breve balzo la linea toccava Mezzomonte di sopra in due vicini punti: quello più in basso si trova sotto il tornante dopo il paese, rimane il basamento di un plinto a livello del terreno, di quello più in alto, subito sotto strada secondo le carte, non rimane nulla. La successiva tappa era Carpeneda, e quindi Folgaria: la linea della **tel. 1b** nell'ultima parte progrediva dunque parallelamente alla **1a**.





tel. 11a da Folgaria

malga Parisa

malga Ortesino

rifugio Stella d'Italia

Fondo Grande

forte Sommo Alto

Martinella

Fondo Piccolo

forte Dosso del Sommo

rifugio Camini

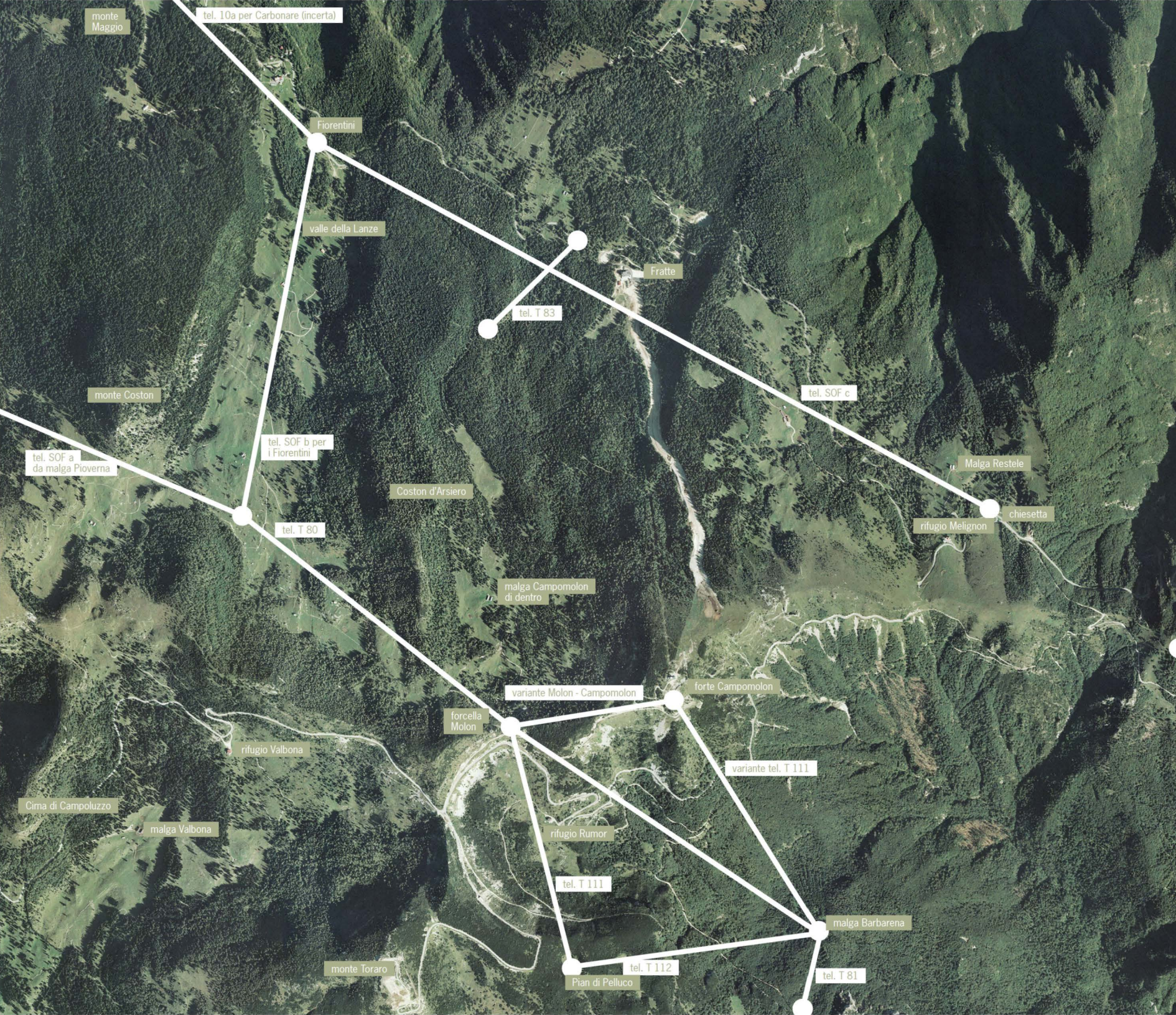
passo Coe



Da Folgaria a passo Coe

La teleferica campale **11a** Folgaria-Malga Milegna giungeva da Folgaria nei pascoli di malga Parisa; nella parte alta del prato, ai bordi del bosco e di fianco a un sentiero che risale il monte, rimangono resti dei plinti dove l'impianto volgeva verso sinistra, prendendo la direzione che gli consentiva di raggiungere Fondo Piccolo, nei pressi del grande parcheggio delle funivie: non rimane nessuna traccia di tale stazione. Lì subiva un'altra deviazione verso sinistra arrivando così nella zona antistante i rifugi di passo Coe, e proseguiva verso malga Zonta e malga Milegna.

Al passo Coe si diramava un'altra teleferica che saliva a malga Pioverna alta.



monte Maggio

tel. 10a per Carbonare (incerta)

Fiorentini

valle della Lanze

Fratte

tel. T 83

monte Coston

tel. SOF c

tel. SOF a da malga Pioverna

tel. SOF b per i Fiorentini

Coston d'Arsiero

tel. T 80

Malga Restele

chiesetta

rifugio Melignon

malga Campomolon di dentro

variante Molon - Campomolon

forte Campomolon

forcella Molon

variante tel. T 111

rifugio Valbona

Cima di Campoluzzo

malga Valbona

rifugio Rumor

tel. T 111

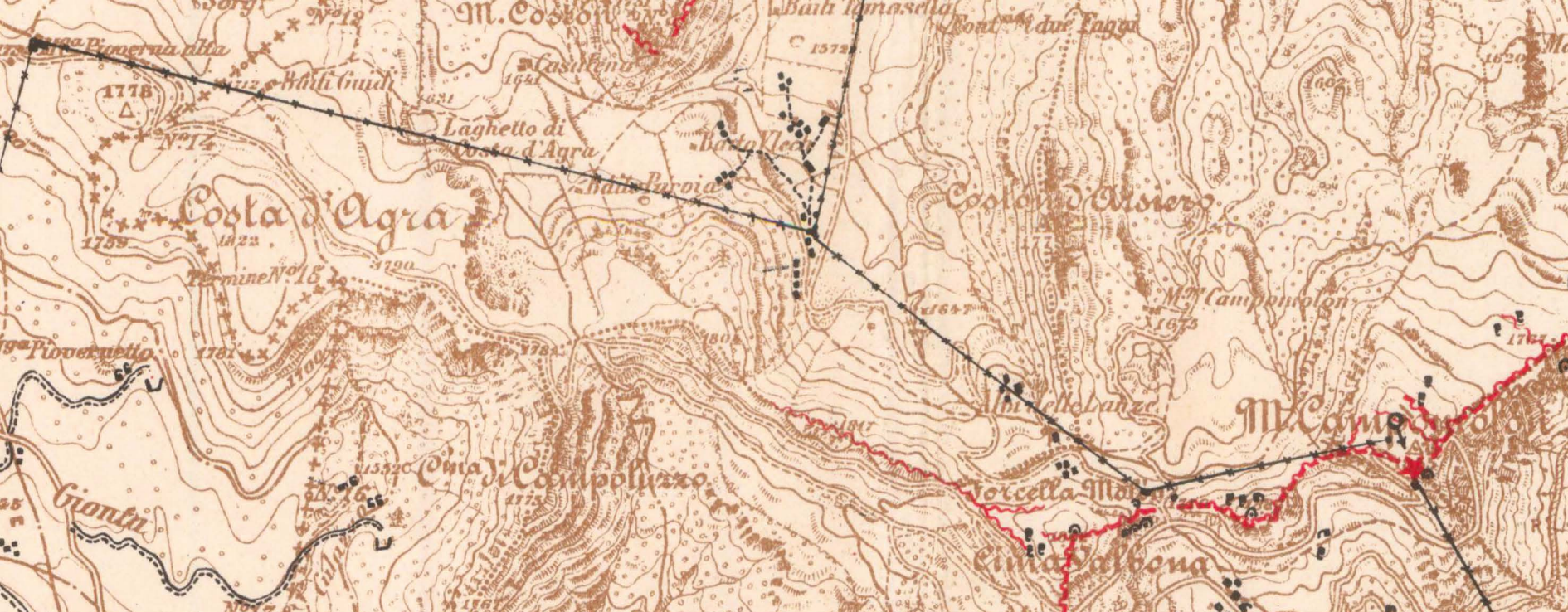
malga Barbarena

tel. T 112

tel. T 81

monte Toraro

Pian di Pelluco



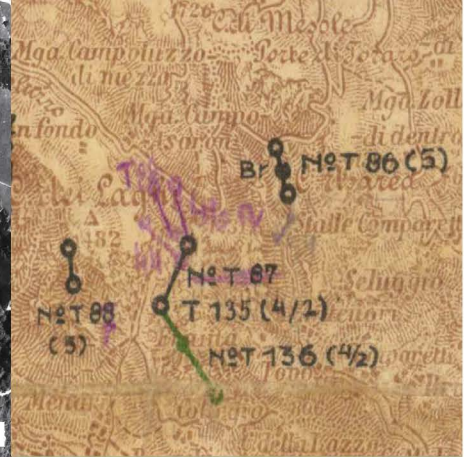
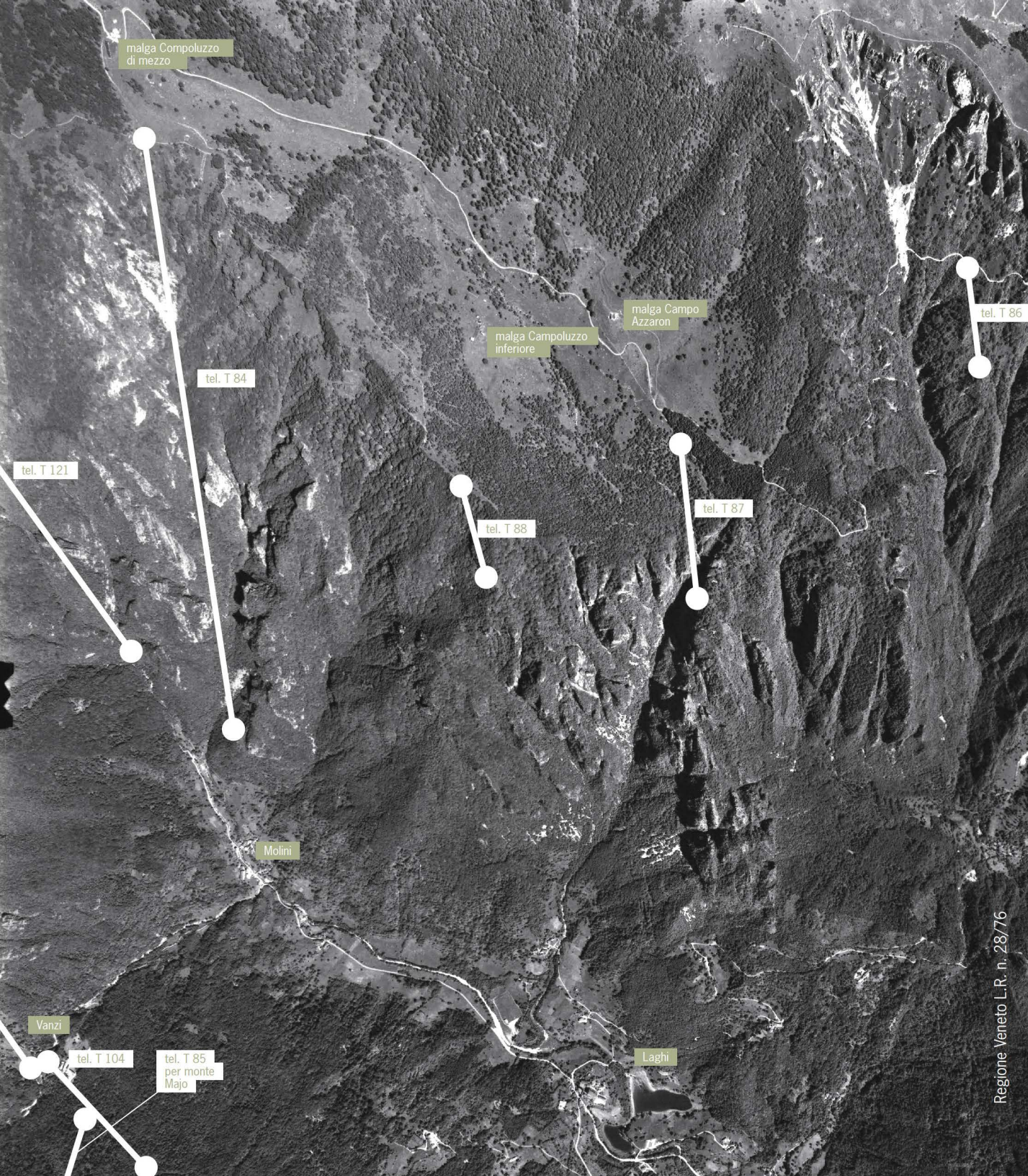
Pioverna, Toraro, Fiorentini

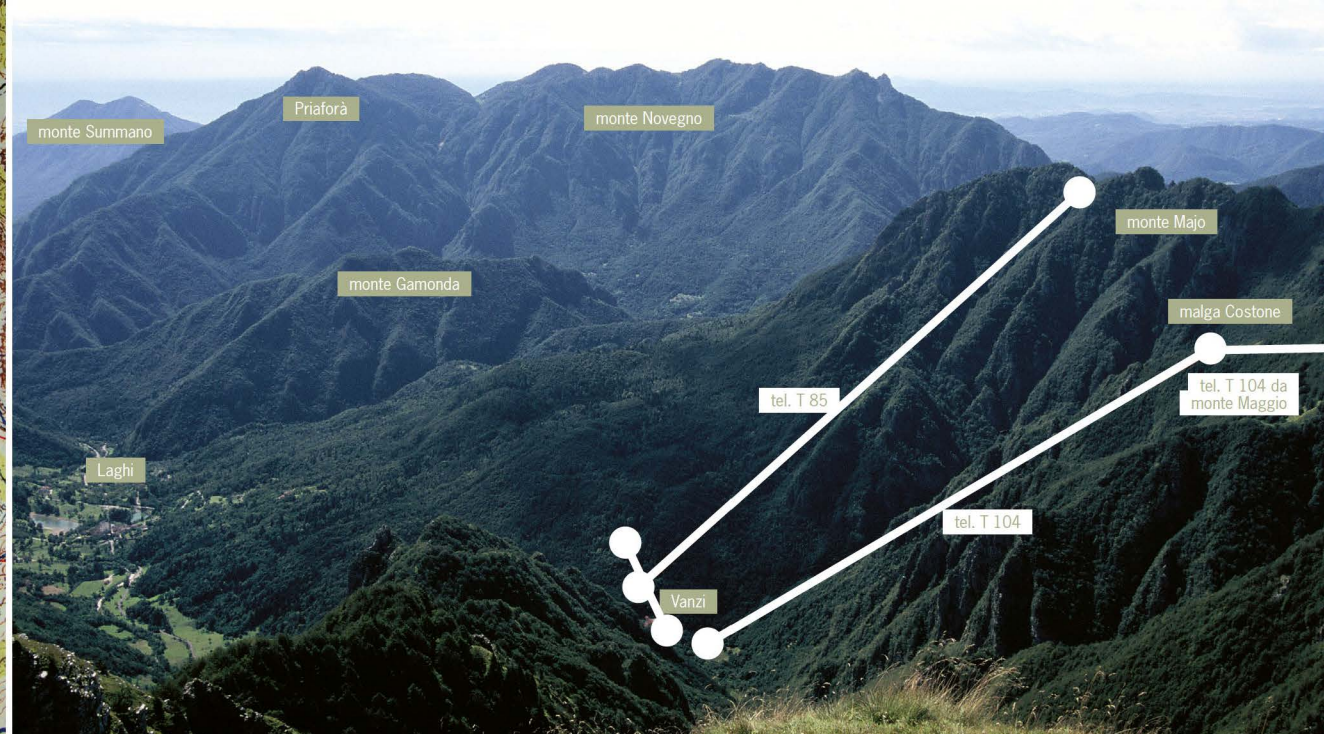
La **tel. SOF a** proveniva da malga Pioverna alta, costituendo così la continuazione dell'impianto che da passo Coe saliva lassù; da Pioverna scendeva nell'alta valle delle Lanze, dove rimangono le vestigia della stazione. Un ramo, chiamato **SOF b**, percorreva l'intera valle delle Lanze e giungeva ai Fiorentini, dove sono ancora visibili notevoli vestigia, pochi metri a monte della provinciale. Ai Fiorentini forse arrivava, ma probabilmente fu solo progettato, un altro impianto a fune da Carbonare (**10a**) e, sempre dalla medesima località, si diramava per il passo della Vena la **SOF c**, che faceva capo press'a poco dove oggi sorge la chiesetta a fianco della strada.

Torniamo ora nell'alta valle delle Lanze: dove aveva origine la **SOF b** si staccava anche la **tel. T 80** che saliva a forcella Molon, nei pressi del forte Campomolon, dove sono visibili resti riferibili alla teleferica. In quella zona la situazione degli impianti a fune fu probabilmente in con-

tinua evoluzione, la cartografia dell'epoca riporta infatti numerose varianti delle quali sarebbe arduo ricostruire la successione. Ad ogni modo risulta dalle carte che fu costruito un impianto tra forcella Molon e il forte, in cima al quale rimangono vestigia di una stazione; un altro tra la forcella e la sottostante malga Barbarena; un altro ancora tra il forte e la malga; un altro tra la forcella e il Pian di Pelluco (**tel. T 111**), sulle falde orientali del monte Toraro; un altro tra Pian di Pelluco e malga Barbarena (**tel. T 112**); infine un collegamento tra la malga e la vicina strada che sale al Toraro (**tel. T 81**).

Infine due brevi impianti: la **tel. T 83** che dalle vicinanze dei vecchi impianti sciistici di malga Fratte (forse rintracciabile la stazione di partenza) saliva con breve tratto a un indeterminabile punto del Coston d'Arsiero; la **tel. T 94** che raggiungeva la cima dello Spitz Tonezza, dove rimangono resti probabilmente ad essa riferibili; non identificabile invece la stazione a valle.





Valle di Campoluzzo e Laghi

Nella conca di Laghi scendevano varie teleferiche, nella ortofotografia vengono rappresentate a sinistra in basso quelle che facevano capo a Vanzi, nei pressi di Molini: la frazione è posta rispettivamente a sud-est di monte Maggio e a nord di monte Majo.

Immediatamente sotto la vetta di monte Maggio arrivava una teleferica da passo Coe (**tel. 11a**) e ne ripartiva un'altra che scendeva a Vanzi (**tel. T 104**), di ambedue le quali rimangono notevoli vestigia: secondo la cartografia austriaca l'impianto era diviso in due tronchi, il primo faceva capo a malga Costone, sotto la cima del Coston, il secondo da lì scendeva a Vanzi. Per le carte italiane invece la teleferica percorreva la precipite Valdritta giungendo così direttamente dal Maggio a Vanzi.

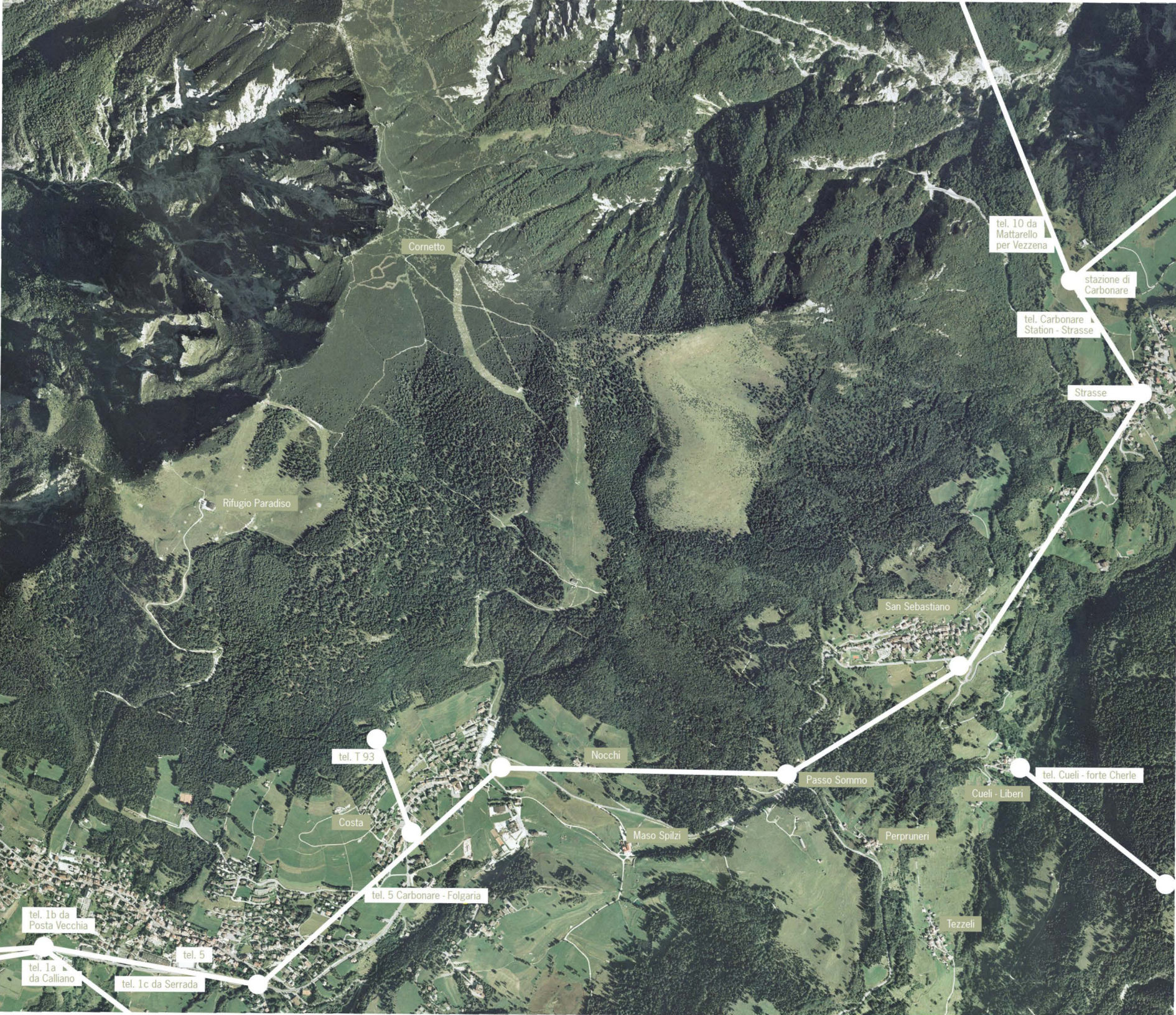
A breve distanza dall'arrivo della **tel. T 104** troviamo la stazione a valle della **tel. T 85** che collegava il fondo-

valle a monte Majo, importantissimo caposaldo della linea di difesa austro-ungarica.

È inoltre segnalato un altro breve impianto che da Vanzi saliva a un'altura sovrastante la frazione.

Più a destra l'abitato di Molini, dopo il quale una breve strada porta, a destra, all'imbocco della val Gusella, dove sorgeva la stazione della **tel. T 84** che scendeva dalla valle di Campoluzzo; a sinistra invece la val Laghetti, sede di un ospedale militare, nei pressi del quale v'era la stazione della **tel. T 121** che giungeva poco a monte della malga Campoluzzo di mezzo.

A destra di Molini la **tel. T 88** che collegava il Cimone dei Laghi con un sottostante avamposto, la **tel. T 87** che collegava la bassa valle di Campoluzzo con il Castellone e, infine, la breve **tel. T 86** che dalla strada che porta al passo della Pianella scendeva a un avamposto.



Cornetto

Rifugio Paradiso

tel. 10 da
Mattarello
per Vezzena

stazione di
Carbonare

tel. Carbonare
Station - Strasse

Strasse

San Sebastiano

tel. T 93

Nocchi

Passo Sommo

Costa

tel. 5 Carbonare - Folgaria

Maso Spilzi

Perpruneri

Cueli - Liberi

tel. Cueli - forte Cherle

Tezzeli

tel. 1b da
Posta Vecchia

tel. 1a
da Calliano

tel. 5

tel. 1c da Serrada



Nosellari

Dazio

La spaccata

tel. T 65

strada della
Val d'Astico

Busatti



Nosellari

A Carbonare, provenendo da Folgaria, si imbrocchi a destra la strada della Val d'Astico; poco dopo, a un tornante, la deviazione per Nosellari e quindi Dazio. In quest'ultima località, sottostrada, un grande prato, ai bordi del quale la cosiddetta "spaccata", attrazione naturalistica: una stretta ma profonda fenditura verticale nella roccia della montagna. Ai bordi di essa, sull'orlo del precipizio e di là dalle transenne in legno, oltre ad altri resti di opere militari, quelli di una stazione di teleferica: una pietra squadrata, un anello di ferro infitto in essa.

A valle l'arrivo era a Busatti, vicino al ponte sull'Astico, ma lì nulla rimane dell'impianto a fune. Interessanti altre belliche vestigia: sul ponte una lapide che ricorda i pionieri dell'esercito austriaco, sulla strada un singolare monumento a forma di proietto, con una lunga iscrizione in tedesco.

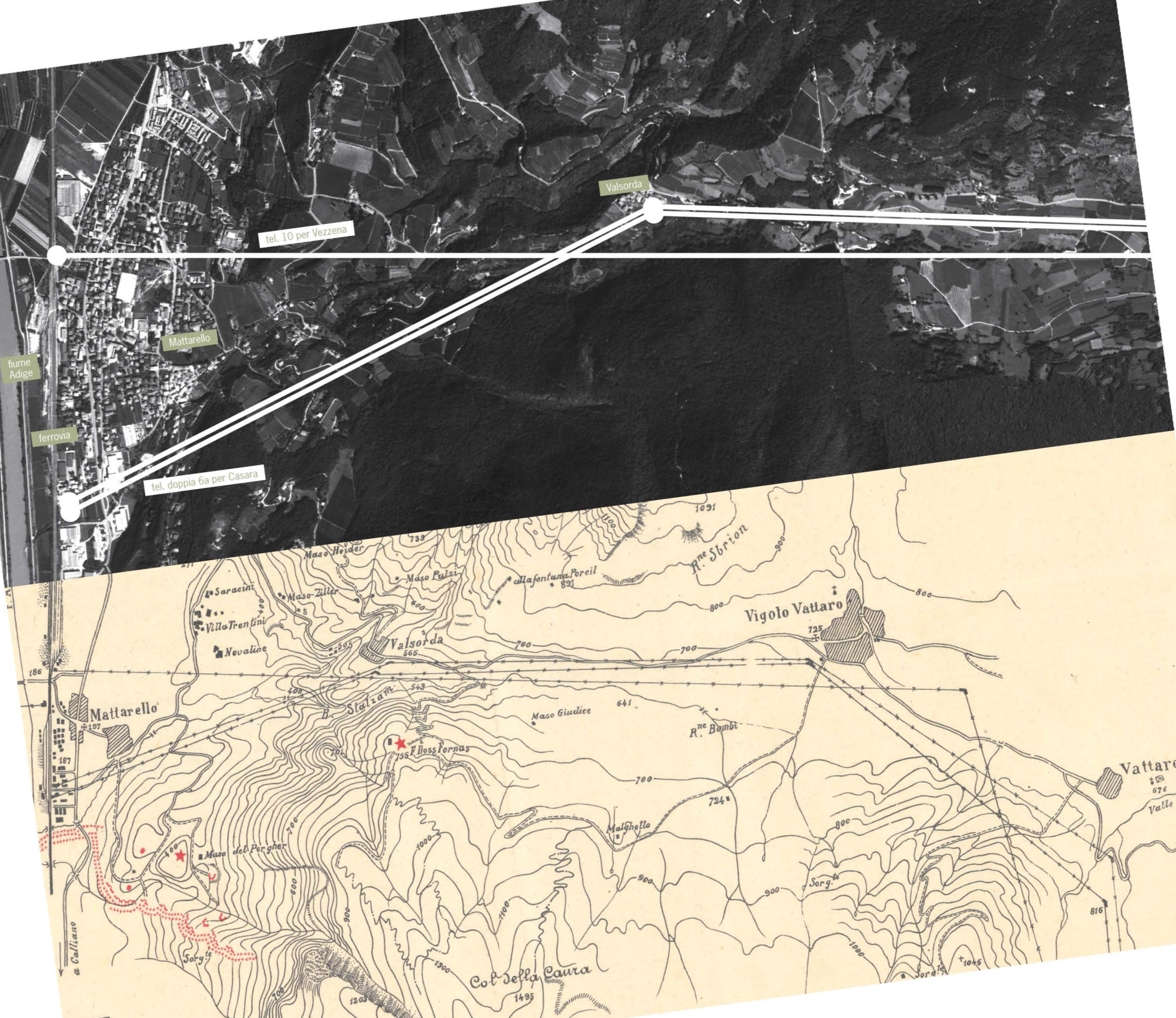




Immagine Terraitaly - © Blom.CGR

Da Mattarello a Vigolo Vattaro

Da Mattarello partivano tre impianti a fune, le cui stazioni di partenza, delle quali non rimane traccia, erano situate accanto alla linea ferrata. Vediamo in basso la doppia teleferica campale **6a** Mattarello-Casara: essa raggiungeva come prima stazione intermedia Valsorda, dove rimangono alcuni plinti a valle del paese, e passava nelle campagne a sud di Vigolo Vattaro: i lavori agricoli hanno eliminato i resti della stazione. Quindi le due linee raggiungevano in punti relativamente distanti la zona a sud est dell'abitato di Vattaro.

Torniamo a Mattarello: più a nord della precedente stazione c'era quella della teleferica pesante **10** Mattarello-Vezzena. Anch'essa passava per Valsorda, ma più a sud delle linee della **6a**, e dopo un lungo tratto raggiungeva la campagna alle porte di Bosentino: lungo la strada da Valsorda a Vigolo Vattaro si trova una grande rotonda stradale: piegando a sinistra si attraversa, prima di giungere a Bosentino, una vasta campagna, nella quale si trovava una stazione intermedia dell'impianto a fune, ma nulla è rimasto. Lì piegava decisamente verso destra puntando a sud verso la valle del Centa.



Vattaro

tel. 10 da
Mattarello

tel. 6a doppia
da Mattarello

Campregheri

Pian dei Pradi

Centa S. Nicolò

Frisanchi

valle del Centa

Sadleri

Menegoi

tel. per Carbonare

tel. 10 per Carbonare

tel. 6a doppia

Casara

Immagine TerraltalyTM - © Blom CCR



Vattaro, valle del Centa, Casara

Da Mattarello partivano due teleferiche, la **10** pesante, la **6a** campale; quest'ultima era doppia, costituita cioè da due linee che procedevano prevalentemente parallele, talvolta però discostandosi e seguendo tracciati diversi.

Vediamo nell'immagine la **tel. 10**, proveniente dalla piana coltivata che precede Bosentino, passare per Frisanchi, dove è ancora visibile un plinto, e di lì procedere per Carbonare, dopo avere attraversato la valle del Centa.

La tel. doppia **6a** proveniva invece da Vigolo Vattaro, le due linee si divaricavano all'altezza di Vattaro, dove non sono rimaste tracce di esse, e puntavano su Frisanchi: qui è invece rimasto un plinto in cemento dell'impianto a fune. Da Frisanchi scendevano nella zona di Sadleri, e dove oggi un elettrodotto supera la valle del Centa compivano l'ultimo balzo giungendo infine a Casara, poco prima di Chiesa (Lavarone).

Vediamo infine che da Menegoi partiva una teleferica, attestata però soltanto nella carta del 1915, che raggiungeva Carbonare.



Caldonazzo

Lochere

tel. 20 doppia
Caldonazzo - Monte Erio

tel. 3

strada del Menador

Monte Rovere

tel. 3 per passo Vezzera

località
Seghetta

tel. 20 per
passo Vezzera



Caldonazzo e Monte Rovere

I rifornimenti destinati alle truppe degli altipiani giungevano alle stazioni ferroviarie della valle dell'Adige e della Valsugana, e di lì anche mediante teleferiche erano avviati in montagna: qui ci occupiamo delle teleferiche che da Caldonazzo e Levico, in Valsugana, risalivano gli ertissimi fianchi dell'altopiano.

Nelle campagne di Caldonazzo vennero costruite tre stazioni affiancate: l'una era quella della teleferica pesante **3** Caldonazzo-Monte Rovere: essa giungeva, seguendo a un dipresso lo stesso percorso di un attuale elettrodotto, a monte Rovere, e di lì proseguiva, divenuta campale, verso passo Vezzena, passando leggermente a monte della località Seghetta.

Le altre due stazioni erano quelle della teleferica pesante **20** Caldonazzo-Monte Erio, ed erano due in quanto l'impianto era doppio, due linee che correvano parallele a quelle della **tel. 3** fino alla località Seghetta, donde però proseguiva per passo Vezzena con una linea semplice.

Della stazione di partenza a Caldonazzo nulla è rimasto, visibili invece dei plinti della 20 sulla strada del Menador, poco sotto Monte Rovere, e altre vestigia a Seghetta e presso una baita sopra quest'ultima, dove transitava la **tel. 3**.

Torniamo ora in Valsugana, a Levico, precisamente alla stazione ferroviaria. Una teleferica, la **4** campale Levico-Al Dazio, congiungeva la stazione ferroviaria alla località S. Giuliana, dov'era stata costruita la stazione di partenza della teleferica pesante **4** Al Dazio-Verle. La denominazione "Dazio" trova la sua spiegazione nel fatto che l'impianto passava accanto alla vecchia casa del dazio, ancor oggi esistente e poco a monte della quale sono visibili i plinti dell'impianto a fune. Quest'ultimo saliva al cosiddetto Spiazzo della Volpe, dove pure rimangono ampie tracce della stazione, e di lì, deviando verso sinistra, giungeva a passo Vezzena.



Stazione della teleferica 30a cima Portule.
Sullo sfondo passo Vezzena

Altopiano di Asiago

Luigi Longhi

Premessa

La seconda parte di questa ricerca sulle teleferiche austro-ungariche della Prima guerra mondiale riguarda l'altopiano di Asiago, e comincia dove la precedente parte terminava, a passo Vezzena.

Al lettore non sfuggirà la differente impostazione delle due parti: la prima, effettuata da Antonio Zandonati, è più ampia, più discorsiva, di carattere prevalentemente storico e tecnico, ma talora anche turistico. L'autore ha voluto infatti inserire dati e notizie che riguardassero innanzitutto le teleferiche, com'è ovvio, non rinunciando però ad avvertire il lettore di altre "attrazioni" che s'incontrino lungo i percorsi che hanno come meta principale gli impianti a fune della Grande Guerra, o da essi deviando: manufatti di vario genere o fortificazioni risalenti al conflitto, punti d'interesse paesaggistico, percorsi raccomandabili per motivi naturalistici, edifici artisticamente pregevoli, e altro ancora. Il terreno che lì è stato preso in esame si presta a facili passeggiate, a escursioni non particolarmente impegnative e generalmente prive di rischi, se non quelli impliciti nel camminare in un ambiente montano, anche per chi non conosca il territorio e per la prima volta s'avventuri lungo i percorsi via via indicati. Questo spiega quella certa larghezza di indicazioni, come dicevamo, di carattere turistico, l'invito frequente a digressioni per vedere questo o quell'elemento interessante; la descrizione di tutto ciò e l'apparato fotografico annesso sono risultati di conseguenza piuttosto ampi.

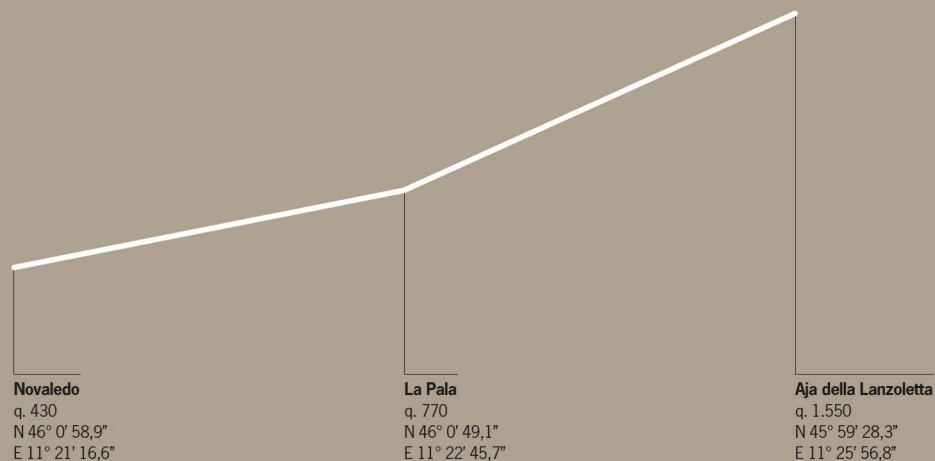
Luigi Longhi è l'autore della seconda parte e, con alcuni amici e coadiutori, s'è occupato delle teleferiche di guerra dell'11^a armata austroungarica sull'altopiano di Asiago: ricerca particolarmente impegnativa a causa delle caratteristiche del terreno su cui la ricognizione è stata svolta. Il terreno è del tutto diverso da quello compreso tra l'Adige e il passo Vezzena: le mete di quest'ultimo sono tutte o quasi facilmente avvicinabili con comode strade e facili sentieri, le strade che solcano la parte settentrionale dell'altopiano sono invece ancora quelle costruite durante la guerra. Sono vie chiuse al traffico

automobilistico, e chi proprio volesse percorrerle in automobile dovrebbe munirsi dei necessari permessi comunali; inoltre il loro stato è generalmente cattivo, il fondo scabro e sconnesso richiede quasi sempre automobili adatte al fuori strada. Di conseguenza volendo raggiungere le mete indicate è necessario programmare lunghi percorsi a piedi, faticose marce di avvicinamento. Inoltre l'ambiente è estremamente solitario, severo, caratterizzato da aspri rilievi rocciosi, spesso ricoperti dal mugo che ostacola il cammino. Chi non conosca bene quel territorio può trovare difficoltà di orientamento, soprattutto con tempo coperto o nebbioso; per andare a vedere le stazioni di quelle teleferiche è dunque necessario disporre di più tempo, mettere in conto maggiore fatica, avere dimestichezza con la montagna e i suoi rischi, adottare una certa prudenza. Aggiungiamo però che l'impegno superiore sarà ripagato dall'incontrare sul proprio cammino manufatti militari, non solo teleferiche, che per imponenza e suggestione sono tali da ripagare largamente la fatica messa in opera per raggiungerli.

Per questi motivi la seconda parte che qui ha inizio è estremamente più sintetica e concisa; il settore settentrionale dell'altopiano di Asiago, quello che termina sugli strapiombi della Valsugana, non è infatti terreno da percorrere con noncuranza deviando a piacere, come si potrebbe invece permettersi sui prati di Vezzena o tra i boschi di Folgaria. Di conseguenza sono state elencate con diligenza tutte le principali teleferiche riportate dalla cartografia austriaca, di esse viene data la posizione delle stazioni di partenza e di arrivo, vengono indicati i sentieri da percorrere, il cui numero è quello riportato dalle carte turistiche comunemente diffuse; carte che, lo raccomandiamo, sarà sempre necessario portare con sé e frequentemente consultare, aiutandosi con le indicazioni fornite dal GPS. Insomma pochi dati, quelli essenziali ricavabili dalla documentazione storica e dalla ricerca sul campo, e nulla di più, come si conviene a un ambiente severo e non adatto a facili escursioni.

Teleferica campale n. 7

Val di Sella



modello

Heckel M. 100

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

7.500 m
(9.000 secondo la documentazione ufficiale)

portata

100 t in 20 ore

Teleferiche collegate

35 Sella - Aja della Lanzoletta
36 Sella - Dosso Cuvulin

La teleferica campale 7 partiva da **Novaledo** (Valsugana), in località **La Pala** piegava verso destra e giungeva quindi all'**Aja della Lanzoletta**, da dove i materiali venivano avviati sull'altopiano grazie a due successivi tronchi di teleferica, la n. 35 e la 36.

Di questa teleferica non è stata trovata alcuna traccia; rimangono invece vestigia dei suoi prolungamenti, ovvero l'arrivo della tel. 35 su cima Portule e della 36 su cima Kempel.

Teleferica pesante n. 10a

Vezzena - Pusterle



modello

Pohlig

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

8.200 m

portata

500 t in 20 ore

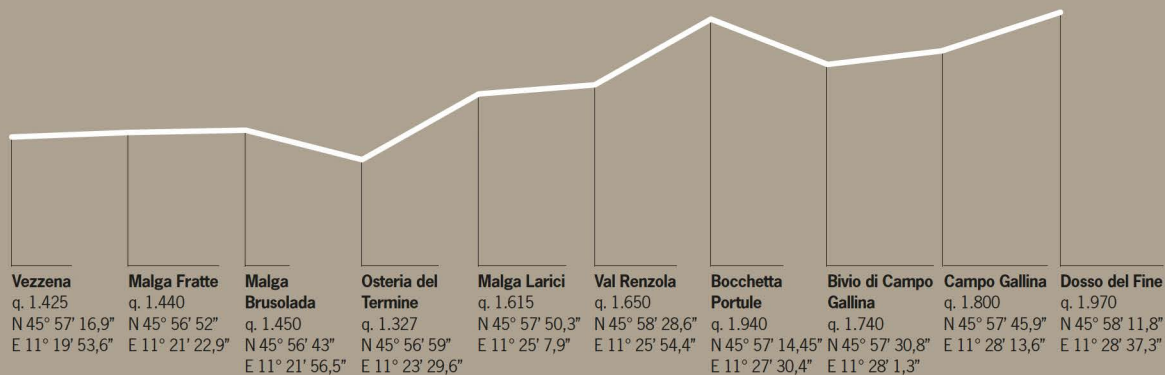
Teleferiche collegate

- 10 Mattarello - Vezzena
- 18 Pusterle - Galmarara
- 32 Monte Zingarella
- 33 Aja dell'Orsarabahn
- 34 Monte Meata - Monte Zebio

Era il prolungamento della tel. 10 che arrivava a Vezzena e, sommando i due tratti (10+10a), la più lunga tra le teleferiche pesanti. Il suo percorso aveva dunque inizio a **Vezzena**, dove arrivavano anche le teleferiche 3 e 4, partiva la 13 e transitava la 20. Da Vezzena arrivava in linea retta fino a **Pusterle** con stazioni intermedie circa ogni 2,4 km. Alla stazione di Pusterle si collegava ad altri impianti che provvedevano ad avviare oltre i rifornimenti, sull'altopiano d'Asiago.

Teleferica campale n. 13

Vezzena - Dosso del Fine



modello

Bleichert M. 150

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

16.000 m
(12.000 secondo la documentazione ufficiale)

portata

140 t in 20 ore

Teleferiche collegate

3	Caldonazzo - Vezzena
4	Levico - Vezzena
10	Mattarello - Vezzena
30	Kempel
31	Campo di Bianco

La normale denominazione delle teleferiche, come abbiamo altrove spiegato, riporta le due località, quella di partenza dell'impianto a fune e quella di arrivo; si intuisce che il senso normale dei carichi trasportati era quello che andava da **Vezzena** a Dosso del Fine (vicino al Corno di Campo Verde), nei cui pressi passava anche la tel. 31 che arrivava fin sul Corno di Campo Bianco.

Il percorso della tel. 13 è facile da seguire sulle carte e anche sul terreno: passava vicino a **Malga Fratte**, continuava fino a **Malga Brusolada**, scendeva leggermente fin nei pressi dell'**Osteria del Termine**, risaliva fino a **Malga Larici di sotto**, la superava e quindi, con un'inversione di direzione, scendeva a **Bocchetta Portule**, dove passava anche la teleferica 31. Deviando decisamente verso sinistra, raggiungeva il **bivio di Campo Gallina** e dopo un'ulteriore deviazione posta vicino all'**ospedale di Campo Gallina** terminava al **Dosso del Fine**, sede di molti baraccamenti.

Fino a poco prima di malga Larici è possibile giungere in automobile, quindi bisognerà proseguire a piedi seguendo il percorso n. 826.

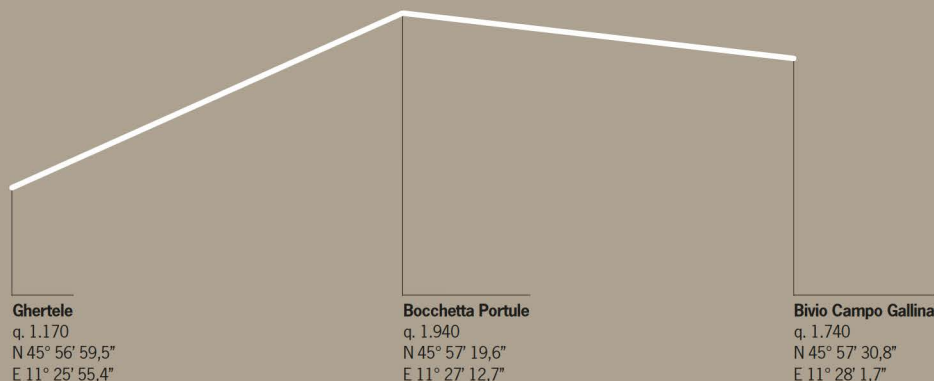


1. La stazione a Dosso del Fine

2. Resti della teleferica presso malga Larici

Teleferica campale n. 14

Ghertele - Malga Portule



modello

Bleichert M. 100

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

3.500 m

(2.180 secondo la documentazione ufficiale)

portata

80 t in 20 ore

Teleferiche collegate

13 Vezzena - Dosso del Fine

31 Corno di Campo Bianco

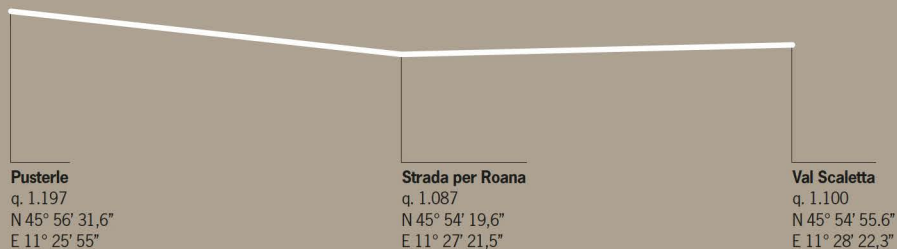
Partiva dalla strada statale della Val D'Assa in località **Ghertele**, raggiungeva **malga Portule** e quindi, mediante un prolungamento, il cimitero del bivio di Campo Gallina, incrociando nei pressi di Bocchetta Portule la tel. 13 e la tel. 31: in nessuna delle varie località si sono trovate vestigia dell'impianto.

Per vedere le posizioni dove arrivava è consigliabile seguire il sentiero 826, lungo il quale dapprima si vede anche la galleria di Bocchetta Portule per poi proseguire fino al **Bivio di Campo Gallina**.

Proseguendo dopo l'albergo Ghertele, s'imbocca a sinistra la strada della val Galmarara, fino a malga Galmarara: di lì si prosegue a piedi lungo il percorso n. 830.

Teleferica campale n. 18

Pusterle - Galmarara



modello

Bleichert M. 150

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.800 m

portata

140/2 t in 20 ore

Teleferiche collegate

10a	Vezzena - Pusterle
32	Monte Zingarella
33	Aja dell'Orsara
34	Monte Meata - Monte Zebio
T 57a	Galmarara

Partiva da **Pusterle**, alcuni chilometri dopo passo Vezzena, in corrispondenza della stazione di arrivo della tel. 10a, scendendo prima lungo la strada della Val d'Assa e seguendo poi quella per **Roana**; deviava quindi verso sinistra risalendo la Val Galmarara, terminando circa 500-600 metri prima del bivio di Basasenocio (**val Scaletta**).

Alla partenza sono ancora visibili ruderi dei due primi plinti, poi non ne sono stati trovati altri fino all'arrivo in val Scaletta, dove partiva la teleferica T 57a.

Per vedere le prime due posizioni è sufficiente portarsi in automobile all'albergo Ghertele.

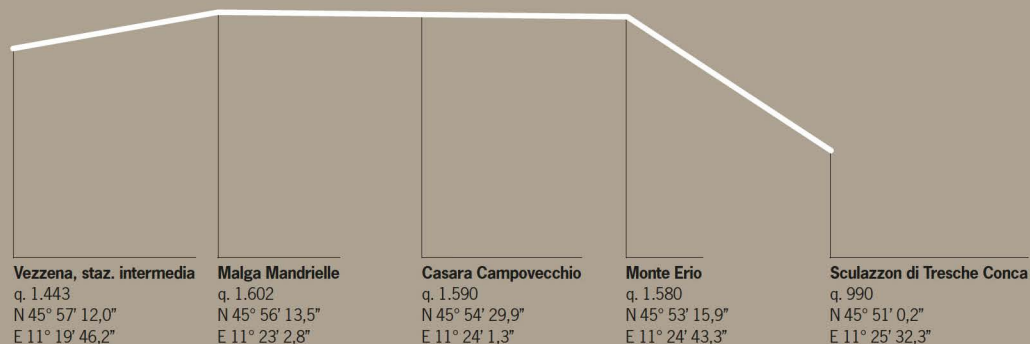


1. Plinti della teleferica nei pressi del Ghertele

Teleferica pesante 20

Caldonazzo - Monte Erio

(tratto Vezzena - Tresche Conca)



modello
Heckel

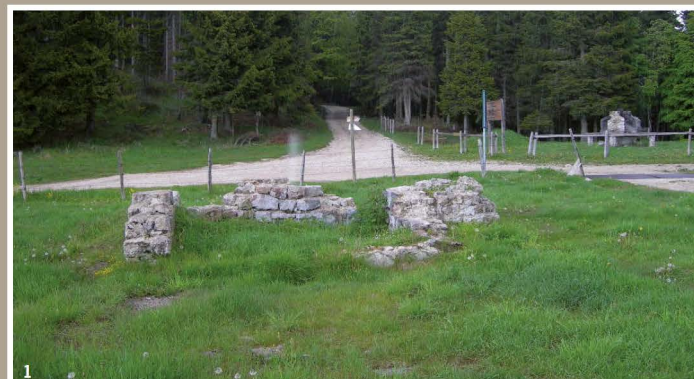
forza motrice
motore a benzina

lunghezza
23.000 m in totale da Caldonazzo a Tresche Conca
16.600 da passo Vezzena

portata
500 t in 20 ore

Nella parte precedente abbiamo seguito la tel. 20 fino alla stazione intermedia a sud di **passo Vezzena**, non lontano dalla strada per Luserna. Di lì l'impianto transitava accanto a **Malghe Fratte** (plinti ancora visibili) fino a un'altra stazione intermedia nei pressi di **Malga Brusolada**, proseguendo quindi per **Malga Camporosà**. Arrivava così dapprima vicino a un ospedale militare da campo, poi a una successiva stazione posta a **Malga Mandrielle**, di cui non rimangono tracce. Da Malga Mandrielle ripartiva in linea retta fino a una stazione intermedia posta alla **Casara di Campovecchio** per poi proseguire fino a raggiungere un'altra stazione importante posta alla base del **monte Erio**. Da qui procedeva linearmente attraversando la Val d'Assa, fino all'ultima stazione posta a **Sculazzon di Tresche Conca**.

Tutte le località citate sono facilmente identificabili su qualsiasi carta turistica.



1. Resti della stazione a Monte Erio

2. Resti della stazione alla Casara di Campovecchio

Teleferica leggera T 26

Monte Chiesa

Monte Toro di Pozze q. 1.990 N 45° 59' 18,4" E 11° 29' 4"	Caneve q. 2.020 N 45° 59' 35" E 11° 29' 3,5"	Monte Chiesa q. 2.060 N 45° 59' 32" E 11° 30' 2,6"

modello

teleforo a mano
(Handaufzug)

forza motrice

a mano

lunghezza

1.600 m

portata

20/2 t in 20 ore

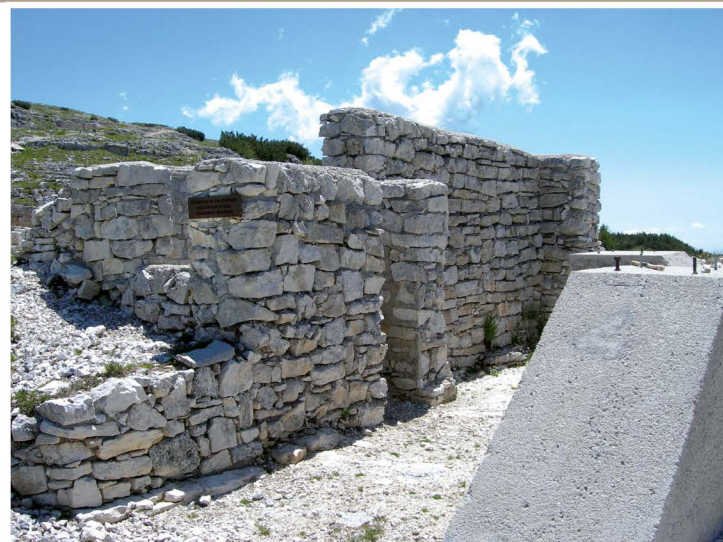
Teleferiche collegate

30 Kempel

Partiva vicino all'arrivo della tel. 30 proveniente da Monte Pallone, alla base di monte **Toro di Pozze**. Da qui arrivava alla località **Le Caneve** e proseguiva quindi fino a **Monte Chiesa**.

Per raggiungere le località citate si seguano i percorsi n. 835 e 839.

1-2. La stazione della teleferica a monte Chiesa



Teleferica campale T 29

Monte Chiesa - Monte Castelnovo (Cima Dieci)

Monte Chiesa

q. 2.060
N 45° 59' 32"
E 11° 30' 2,6"

Monte Campigoletti

q. 2.055
N 46° 0' 8,5"
E 11° 29' 54,2"

Monte Castelnovo

q. 2.067
N 46° 0' 29,6"
E 11° 29' 59,9"

modello

non indicato

forza motrice

non indicato

lunghezza

1.250 m

portata

20/2 t in 20 ore

Teleferiche collegate

26 Monte Chiesa
30 Kempel
36 Sella-Dosso Cuvolin

Partiva da **Monte Chiesa**. Da qui dapprima raggiungeva la stazione intermedia di monte **Campigoletti**, uno dei più importanti capisaldi della linea difensiva austriaca, per proseguire fino a un complesso di strutture militari poste vicino alla base di **monte Castelnovo**, chiamato anche Cima Dieci.

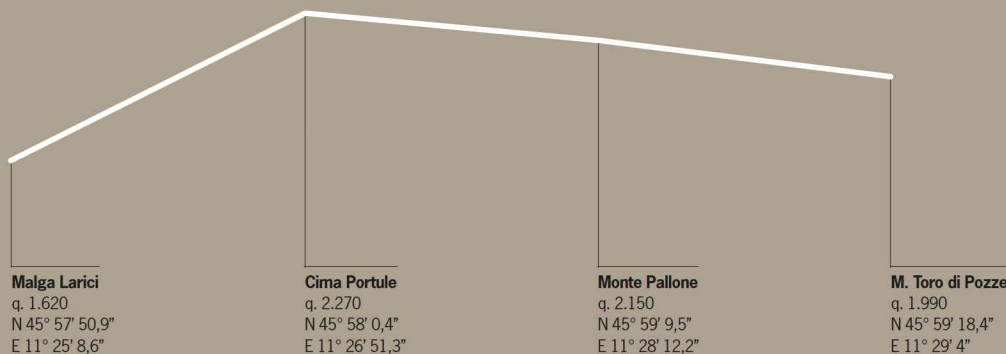
Per visitare le posizioni è consigliabile seguire il percorso n. 839.



1. Stazione di monte Castelnovo
2. Stazione di Campigoletti

Teleferica leggera n. 30

Kempel



modello

Zuegg

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.500 m

portata

40 t in 20 ore

Teleferiche collegate

13	Vezzena - Dosso del Fine
31	Campo di Bianco
35	Sella - Lenzuola
26	Monte Chiesa
30a	Monte Toro di Pozze

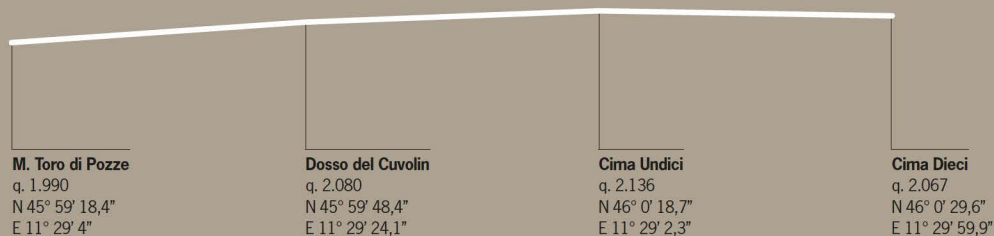
Partiva da **Malga Larici** dove arrivavano le tel. 13 e 31. Raggiungeva dapprima **Cima Portule**, dove terminava la tel. 35 che lì arrivava da Novaledo/Aja della Lanzoletta. Quindi attraversando un tunnel arrivava linearmente a una galleria posta su **monte Pallone**, vicino alla linea della tel. 36. Da Monte Pallone raggiungeva la base di **Monte Toro di Pozze**, donde partivano le tel. 26 e 30a. Per vedere le posizioni è consigliabile seguire il sentiero 830-835 e 839.



1. Il tunnel della teleferica a monte Pallone
2. Stazione della teleferica a Portule

Teleferica leggera T 30a-b

Toro di Pozze - Monte Castelnovo (Cima Dieci)



modello

non indicato

forza motrice

non indicato

lunghezza

3.100 m

portata

5 t in 20 ore

Teleferiche collegate

30 Kempel

T 26 Monte Chiesa

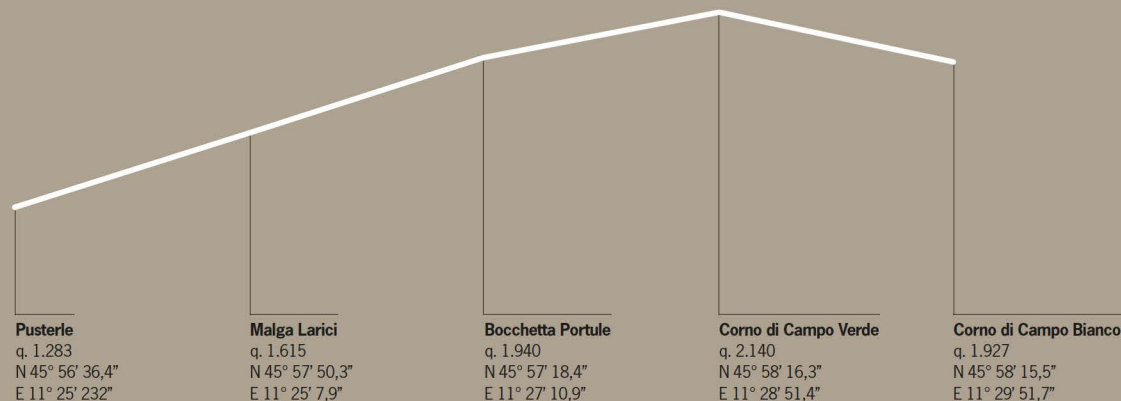
29a+b Monte Chiesa - Monte Castelnovo
(Cima Dieci)

Partiva dalla base di monte **Toro di Pozze**, dove arrivava la tel. 30 e partiva la tel. 26 per Monte Chiesa. Dapprima raggiungeva una stazione intermedia posta al **Dosso del Cuvolin**, per arrivare quindi all'altra stazione intermedia posta alla base di **Cima Undici** e terminare alla base di monte **Castelnovo** (Cima Dieci), dove arrivava la teleferica 29a-b.

Per visitare le posizioni è consigliabile seguire il sentiero 830-835 e 839.

Teleferica leggera n. 31

Corno di Campo di Bianco



modello

Zuegg

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

10.000 m

(7.000 secondo la documentazione ufficiale)

portata

40 t in 20 ore

Partiva da **Pusterle**, nelle vicinanze della tel. 10 a proveniente da Vezzena; arrivava dapprima in una stazione posta a **Malga Larici** (sezione 31a), punto d'arrivo anche della tel. 13. Da qui, piegando decisamente verso destra, giungeva alla stazione intermedia posta nella galleria di **Bocchetta Portule** (sezione 31b). Dalla galleria di Bocchetta Portule, volgendo a sinistra, proseguiva fino al tunnel del **Corno di Campo Verde** (sezione 31c) ed attraversandolo arrivava fino al **Corno di Campo Bianco** (sezione 31d).

A Pusterle, lungo strada della Val d'Assa, si arriva in automobile, come pure a malga Larici, risalendo la val Renzola. A Bocchetta Portule conduce il percorso n. 826, nelle altre località indicate il percorso n. 830.

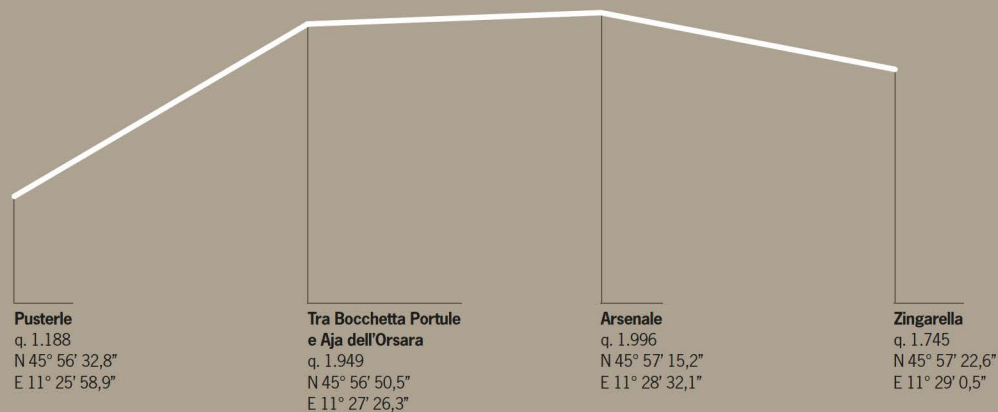


1. La stazione di Pusterle

2. La stazione al Corno di Campo Verde

Teleferica leggera n. 32

Monte Zingarella



modello

Zuegg

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.500 m

(5.850 secondo la documentazione ufficiale)

portata

40 t in 20 ore

Teleferiche collegate

- | | |
|-----|---------------------------|
| 10a | Vezzena - Pusterle |
| 18 | Pusterle - Galmarara |
| 33 | Aja dell'Orsara |
| 34 | Monte Meata - Monte Zebio |

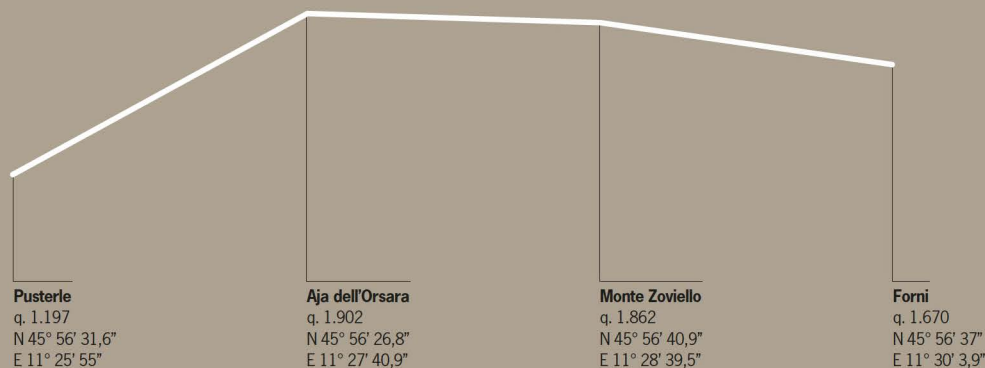
Partiva da **Pusterle**, nei pressi dell'arrivo della tel. 10a proveniente da Vezzena; arrivava dapprima in una struttura simile a un tunnel posta quasi al centro tra **Bocchetta Portule e Aja dell'Orsara**. Superando quindi la valle arrivava dapprima a un tunnel che attraversava la cima dell'**Arsenale**, per giungere infine a monte **Zingarella**: qui, a causa dei mughi che ricoprono il terreno, non è stato possibile trovare le tracce della stazione d'arrivo.

Per visitare le posizioni indicate, è consigliabile seguire il sentiero 830.

1. La galleria della teleferica sulla cima dell'Arsenale

Teleferica leggera n. 33

Aja dell'Orsara



modello

Zuegg

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.500 m
(5.400 secondo la documentazione ufficiale)

portata

40 t in 20 ore

Teleferiche collegate

- 10 Mattarello - Vezzena
- 18 Pusterle - Galmarara
- 32 Monte Zingarella
- 34 Monte Meata - Monte Zebio

Partiva da Pusterle, dove terminava la tel. 10a proveniente da Vezzena; arrivava dapprima in un tunnel situato all'**Aja dell'Orsara**. Da qui, superata la valle, attraversava con un tunnel il monte **Zoviello** terminando in una località chiamata **Forni**.

Per visitare le posizioni, è consigliabile seguire il sentiero 830. Pusterle, come già altrove detto, è raggiungibile in automobile lungo la statale della Val d'Assa.



1. Vestigia della teleferica in località Forni

Teleferica leggera n. 34

Monte Meata - Monte Zebio



modello
Zuegg

forza motrice
motore a benzina

lunghezza
7.500 m
(5.100 secondo la documentazione ufficiale)

portata
40 t in 20 ore

Teleferiche collegate

10a	Vezzena - Pusterle
18	Pusterle - Galmarara
32	Monte Zingarella
33	Aja dell'Orsara

Partiva da **Pusterle**, lungo la strada della Val d'Assa, in corrispondenza dell'arrivo della tel. 10a proveniente da Vezzena; arrivava dapprima in un tunnel situato su **monte Meatta**. Da qui ripartiva e attraversando la valle aveva termine alla **Crocetta di monte Zebio**.

Per vedere il tunnel del Meatta è consigliabile seguire il sentiero 830.

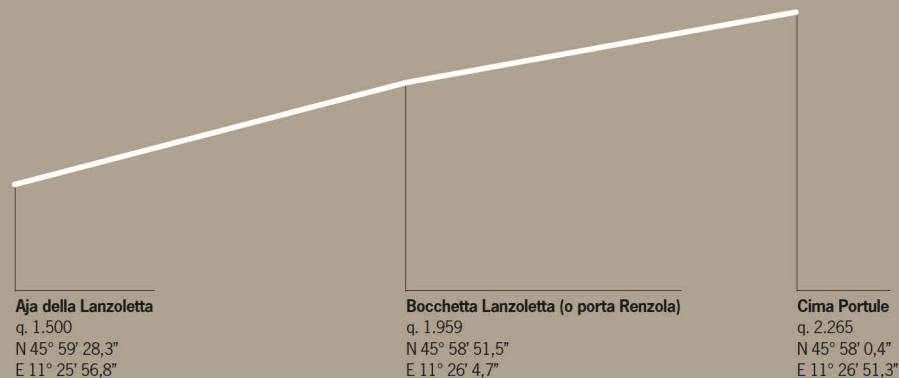
Per raggiungere monte Meatta s'imbocchi la val Galmarara, dopo l'albergo Ghertele, e al bivio di Basasenocio si prenda a sinistra; per visitare monte Zebio è consigliabile seguire la rotabile che parte da Asiago, nei pressi dell'aeroporto (percorso n. 832).



1-2. Il tunnel della teleferica a monte Meatta; l'epigrafe dice: "costruito nel giugno 1917 dalla compagnia costruzioni 2/59" F.B.

Teleferica campale n. 35

Sella - Aja della Lanzoletta



modello

Zuegg

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

3.000 m
(5.500 secondo la documentazione ufficiale)

portata

40 t in 20 ore

Teleferiche collegate

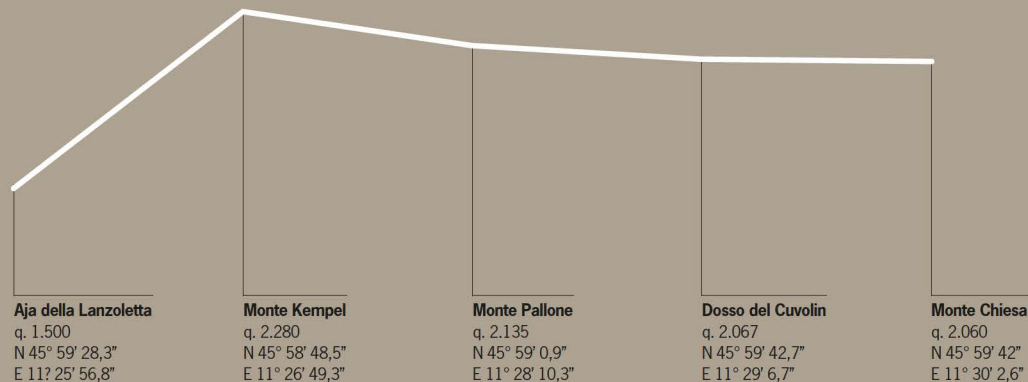
7	Sella
30	Kempel
36	Sella - Dosso Cuvulin

La tel. 35 partiva dall'**Aja della Lanzoletta** e dopo un primo tratto fino a **Bocchetta Lanzoletta** (o Porta Renzola) raggiungeva con una campata la **Cima Portule**, dove si collegava con la tel. 30 in partenza da Cima Larici arrivando così fino a monte Castelnovo (Cima Dieci).

Per raggiungere i plinti posti a Bocchetta Lanzoletta si consiglia di seguire i percorsi 208+209 e il n. 826 per Cima Portule.

Teleferica leggera n. 36

Sella - Dosso Cuvolin



modello

non indicato

forza motrice

non indicato

lunghezza

7.000 m

portata

40 t in 20 ore

Teleferiche collegate

7	Novaledo - Aja della Lanzoletta
26	Monte Chiesa
29a	Monte Chiesa - Cima Dieci
30	Kempel
35	Sella - Aja della Lanzoletta

La tel. 36 partiva dall'**Aja della Lanzoletta** in corrispondenza dell'arrivo della tel. 7 e della partenza della tel. 35, raggiungeva dapprima linearmente **monte Kempel**, quindi monte **Pallone**, dove confluiva anche la tel. 30, e successivamente il **Dosso del Cuvolin**; con l'ultimo tratto raggiungeva **monte Chiesa**.

Sul Kempel rimangono plinti, per raggiungere i quali si consiglia di seguire i percorsi n. 208 e 209 o l' 826; per monte Pallone si segua il percorso n. 830 fino alla Selletta Mecenseffy, seguendo poi la direzione indicata dalla segnaletica.

Per raggiungere i plinti posti su monte Chiesa e Dosso del Cuvolin, si consiglia il sentiero n. 839.



Teleferica leggera T 46

Caldiera



modello
Hinterschweiger III

forza motrice
motore a benzina

lunghezza
1.900 m
(1.500 secondo la documentazione ufficiale)

portata
15/2 t in 20 ore

Partiva da **Val Porsiglia** nei pressi dell'arrivo della tel. 47; serviva a portare rifornimenti e munizioni per il cannone installato vicino allo **Stol del Prete**, posizionato a 1.500 m dall'Ortigara.

Per raggiungere le posizioni indicate nonché la posizione del cannone, si consiglia di seguire il percorso n. 206.



1-2. Basamento del mortaio che veniva rifornito dalla teleferica; foto della rimozione

Teleferica leggera T 47

Civaron



modello

Hinterschweiger III

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

1.500 m

(1.300 secondo la documentazione ufficiale)

portata

30 t in 20 ore

Partiva da **Olle**, località Cascata, e arrivava in **val Porsiglia** per servire la zona del Civaron; serviva anche per portare armi e viveri alla tel. 46 che arrivava a Stol del Prete.

Per vedere la struttura di partenza è sufficiente portarsi nelle vicinanze di Beselenga di Olle, a sud di Borgo Valsugana. Sono tuttora visibili dei plinti per vedere i quali si consiglia di seguire il sentiero 206.

Teleferica leggera n. 57a-b + T 60

Galmarara + Monte Zebio



modello

Hinterschweiger

forza motrice

motore a benzina

lunghezza

6.500 m
(2.700 + 1.100 secondo la documentazione ufficiale)

portata

tel. 57: 20 t in 20 ore
tel. 60: 30 t in 20 ore

Teleferiche collegate

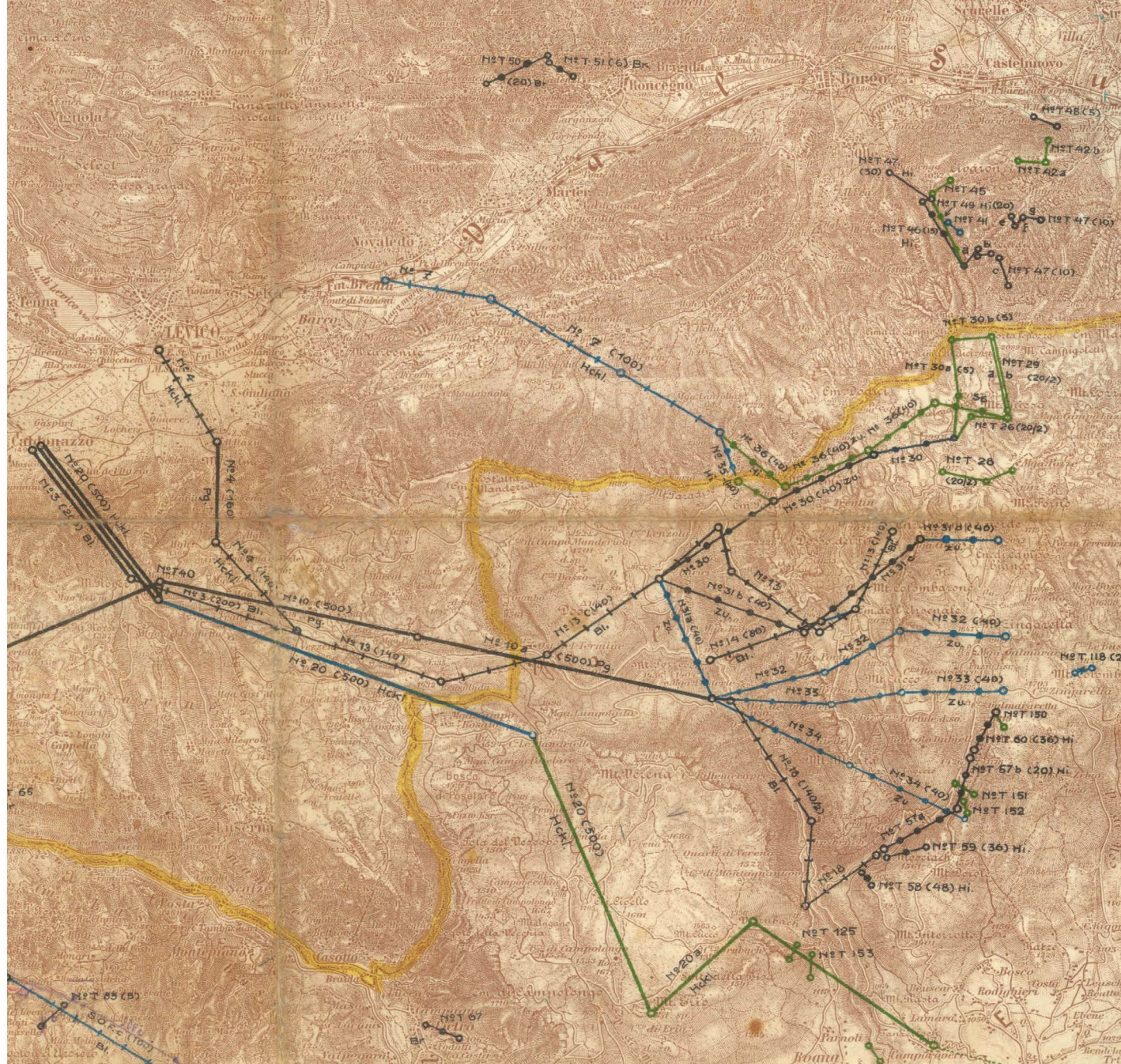
18 Pusterle - Galmarara

Partiva dall'arrivo della tel. 18 in **Val Scaletta** per proseguire fino alla fine di val Galmarara in località **Busa della Pesa**.

In macchina si può giungere fino a Malga Galmarara.

Atlante

Carte geografiche e schizzi
che rappresentano il tracciato delle teleferiche austriache
a est di passo Vezzena



Carta 1

È uno stralcio della carta generale austriaca delle teleferiche: rappresenta la zona dell'altopiano di Asiago e riporta il tracciato di tutte le teleferiche con la rispettiva sigla.

Carta 3

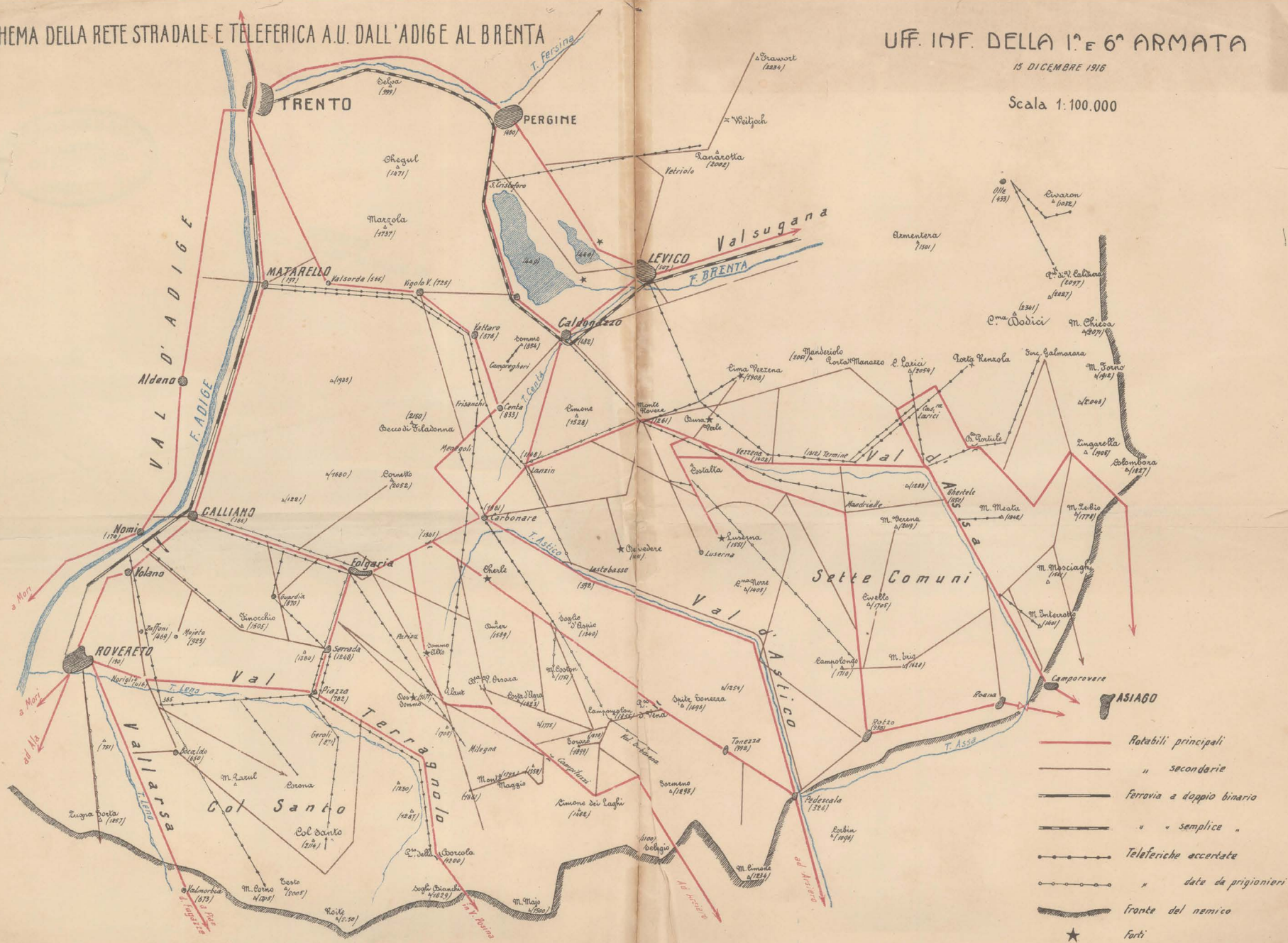
Altro schizzo, risalente al dicembre 1916, redatto dall'Ufficio Informazioni della 1^a e 6^a armata italiana: rappresenta schematicamente la rete stradale e teleferica austriaca dall'Adige al Brenta.

SCHEMA DELLA RETE STRADALE E TELEFERICA A.U. DALL'ADIGE AL BRENTA

UFF. INF. DELLA 1^a E 6^a ARMATA

13 DICEMBRE 1916

Scala 1:100.000





Carta 4

È la tavoletta 1:25.000 Monte Verena, aggiornata all'1 marzo 1918 dall'Ufficio Informazioni della 1^a e 6^a armata italiana: riporta il tracciato delle teleferiche austriache nella zona compresa tra passo Vezzena e Bocchetta Portule.



Carta 5

Riproduce a un dipresso la stessa zona della carta 4, ma questa è di origine austriaca.



Carta 6

Carta austriaca, riporta gli impianti a fune (T 46 e T 47) che dalla Valsugana, nei pressi di Olle, salivano sull'altopiano.

Indice

- 4** Prefazione
- 6** Cenni storici e tecnici
- 14** Il servizio delle teleferiche nell'esercito austro-ungarico
- 26** Personale addetto alle teleferiche

30 Dall'Adige al passo di Vezzena

Antonio Zandonati

- 32** La ricerca: metodi, difficoltà, chiarimenti
- 36** Teleferica pesante 1a / Calliano - Folgaria
- 40** Teleferica campale 1b / Rio Secco - Folgaria
- 42** Teleferica campale 11a / Folgaria - Malga Milegna - Monte Maggio
- 46** Teleferica campale 11b / Coe - Pioverna
- 48** Teleferica T 104 / Monte Maggio - Valdritta
- 52** Teleferica T 85 / Monte Majo
- 54** Teleferica T 121 / Val Laghetti
- 56** Teleferica T 84 / Molino
- 58** Teleferica T 87 / Castelli I
- 60** Teleferica T 86 / Strada di Campoluzzo
- 62** Teleferica T 88 / Cimon dei Laghi
- 64** Teleferica campale S.O.F. a-b / Malga Pioverna - Osteria Fiorentini
Teleferica campale S.O.F. c / Osteria Fiorentini - Passo della Vena
- 68** Teleferica T 83 / Coston d'Arsiero
- 72** Teleferica T 80 / Valbona
- 74** Teleferica T 111 - T 112 e T 81 /
Valbona (continuazione) e Malga Barbarena
- 78** Teleferica T 94 / Spitz Tonezza
- 80** Teleferica T 65 / Nosellari
- 82** Teleferica campale 2 / Volano - Piazza
- 86** Teleferica campale 1c / Piazza - Folgaria
- 88** Teleferica campale 12 / Piazza - Borcola
- 92** Teleferica campale P/1 / Piazza - Geroli
- 94** Teleferica pesante P / Geroli - Malga Pezzi
- 96** Teleferica T 101 / Niccolò - Pozza
- 98** Teleferica T 66 / Serrada
- 100** Teleferica T 102 / Pozza - Boccaldo
- 102** Teleferica T 103 / Malga Cheserle
- 104** Teleferica 16b / Boccaldo - Cheserle
- 106** Teleferica campale 16c-d /
Cheserle - Alpe Pozze (+ T 137 Pozza Rionda)
- 108** Teleferica T 119 / Cheserle - Monte Spil
- 110** Teleferica T 120 / Zocchio - Groppa dello Spil
- 112** Teleferica T 107 / Corno
- 116** Teleferica T 115 / Costa di Borcola
- 118** Teleferica campale 17 / Valgulva - Pasubio

- 122** Teleferica campale P/2 / Malga Pezzi - Malga Bisorte
(+ T 139: Bisorte q. 1949)
- 126** Teleferica T 92 / Malga Pezzi - Roite (+ Teleforo Buse)
- 130** Teleferica T 140 / Col Santino
- 132** Teleferica T 106 / Roite
- 136** Teleferica campale 6a / Mattarello - Casara
- 140** Teleferica pesante 10 (+ n. 5) /
Mattarello - Vezzena (+ Stazione di Carbonare - Strada)
- 146** Teleferica campale n. 5 / Carbonare - Folgaria
- 148** Teleferica pesante 20 /
(Caldonazzo - Monte Erio) tratto Caldonazzo - passo Vezzena
Teleferica T 40 / Stazione di monte Rovere 10 - Stazione 20
- 152** Teleferica pesante 3 / Caldonazzo - Monte Rovere
Teleferica campale 3 / Rovere - Vezzena
- 154** Teleferica pesante 4 / Al Dazio - Verle
- 158** Il sistema di teleferiche a passo Vezzena
- 164** Teleferica T 110 / Malga Buse
- 166** Teleferica T 133 / Vallarsa - Pozzacchio
- 168** Teleferica campale 16a / Spino - Boccaldo
- 170** Teleferica T 109a-b / Zugna Torta
- 174** Teleferica T 131 / Stazione Zugna - Deposito materiali
- 176** Teleferica T 132 / Costa Stenda

- 178** Le teleferiche dimenticate
- 180** Costa di Folgaria (T 93)
- 182** Cueli - Forte Cherle
- 184** Rovereto - Foppiano
- 186** Rovereto - Moietto - Finonchio
- 188** Ondertol - Guardia - Serrada
- 190** Ondertol - Finonchio
- 194** Volano - Finonchio
- 196** Menegoi - Carbonare
- 198** Le teleferiche della valle di Terragnolo / Val della Zale
- 202** Le teleferiche della valle di Terragnolo /
Malga Sarta e Ghesteri - Vasserval
- 206** Pozza Rionda - Monte Testò

210 Atlante

246 Altopiano di Asiago

Luigi Longhi

- 249** Premessa
- 250** Teleferica campale n. 7 / Val di Sella
- 251** Teleferica pesante n. 10a / Vezzena - Pusterle
- 252** Teleferica campale n. 13 / Vezzena - Doss del Fine
- 253** Teleferica campale n. 14 / Ghertele - Malga Portule
- 254** Teleferica campale n. 18 / Portule - Galmarara
- 255** Teleferica pesante 20 / Caldonazzo - Monte Erio
(tratto Vezzena - Tresche Corona)
- 256** Teleferica leggera T 26 / Monte Chiesa
- 257** Teleferica campale T 29 / Monte Chiesa - Monte Castelnovo
- 258** Teleferica leggera n. 30 / Kempel
- 259** Teleferica leggera T 30a-b / Toro di Pozze - Monte Castelnovo
(Cima Dieci)
- 260** Teleferica leggera n. 31 / Corno di Campo Bianco
- 261** Teleferica leggera n. 32 / Monte Zingarella
- 262** Teleferica leggera n. 33 / Aja dell'Orsara
- 263** Teleferica leggera n. 34 / Monte Meata - Monte Zebio
- 264** Teleferica campale n. 35 / Sella - Aja della Lanzoletta
- 265** Teleferica leggera n. 36 / Sella - Dosso Cuvolin
- 266** Teleferica leggera T 46 / Caldiera
- 267** Teleferica leggera T 47 / Civaron
- 268** Teleferica leggera n. 57a-b + T 60 / Galmarara + Monte Zebio

270 Atlante

Finito di stampare
nel mese di luglio 2013
da Edizioni Osiride, Rovereto (TN)
via Pasqui 10
osiride@osiride.it

Printed in Italy

